MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK

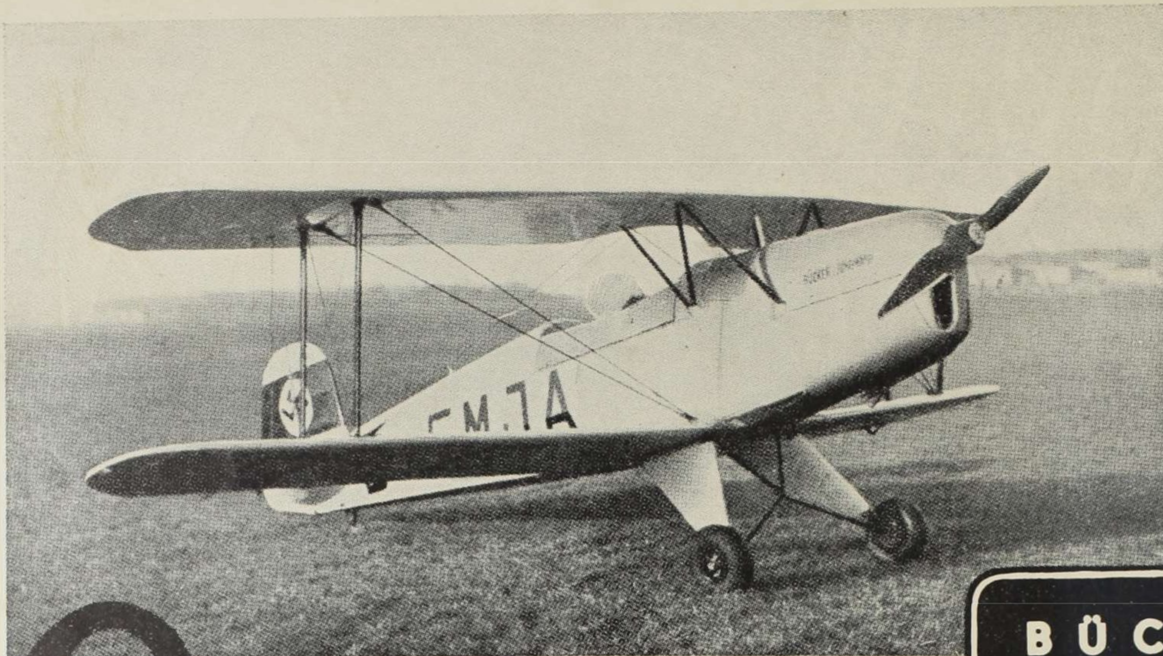
A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1940. I. SZ. JANUÁR HÓ

ÁRA 50 FILLÉR



Béke a havasok felett



9 ALAPOS

BÜCKER „Jungmann"

oka van, hogy a „Jungmann"-t miért válassza:

1. A »Jungmann«-al egy, a világ 19 államában nagyszerüen bevált repülőgépre tesz szert. Ebben az évben több »Jungmann« repülőgépet vásároltak, mint az előző 3 évben együttvéve. Ez a legjobb bizonyítéka a »Jungmann«-típus világszerte folyton növekedő közkedveltségének.

2. A »Jungmann« a német légihaderő standard iskolagépe, melyet számukra nagy szériákban szállítunk.

3. A »Jungmann« kifogástalanul alkalmas úgy a kezdő, mint a műrepüléstanításra. Mint igen érzékeny repülőgép, nagyban megkönnyíti a pilótanövendéknek az átmenetet a harcigépekre. Igy tehát az átképző gépek mellőzhetők.

4. A műrepülés és a műrepüléstanitás minden fajtája a »Jungmann«-al pontosan keresztülvihető.

5. A »Jungmann« sebessége és emelkedőképessége a szokásos kb. 150 lóerős iskolagépek teljesítményével egyenértékű. A gépnek egészen kiváló fordulékonysága általánosan elismert.

6. Beszerzési ára, üzemanyagfogyasztása, karbantartása, anyagpótlása lényegesen alacsonyabb a hasonló feladatú erősebb gépeknél. Kis fesztávolsága az eddiginél több gép elhelyezését teszi lehetővé egy hangárban.

7. Számtalan távolsági repülés, köztük Wolf Hirth közismert Afrika-repülése a »Jungmann« gépnek mint utasgépnek való használhatóságát bizonyítja. Vitorlázóviszonylatban is kitünő eredmények igazolják kiválóságát. Vitorlázó csörlőberendezésnek a törzshöz kapcsolásához szükséges szerelékek rendelkezésre állanak.

8. A »Jungmann« állandó ellenőrzés alatt készül. Minden felhasznált anyag megmunkálás előtt szigorú vizsgálaton megy keresztül. A sokéves gyakorlat tapasztalatai alapján eszközölt javítások és módosítások tették a »Jungmann«-t mai formájában tökéletes konstrukcióvá, úgyhogy a gyakorlatban a váratlan meglepetések teljesen kizártak.

9. Számos Bücker-képviselet vevőkörének szolgálatára németországi üzemben kiképzett szerelővel rendelkezik. Pótalkatrészek — amennyiben a képviseletnél raktáron nem lennének — a gyárból legrövidebb időn belül szállithatók.

Afrika - Brazilia
Bulgária - Csile



Németorsz. - Finnország
Hollandia - Japán
Jugoszlávia - Litvánia
Mandzsukó - Holland India



Portugália - Románia
Svédország - Svájc
Spanyolorsz. - Magyarorsz.
Uruguay-ban

Kérjen kimerítő tájékoztatót!

BÜCKER

FLUGZEUGBAU GMBH RANGSDORF BEI BERLIN



III. ÉVF. 1. SZÁM

1940 JANUÁR

MAGYAR SZÁRNYAK

Megjelenik havonta egyszer. — Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII, Üllői-út 12. szám. Telefon: 137-108. — Előfizetési ára: egy évre 10.— pengő tanulóknak, repülőegyesületi tagoknak 6.— pengő. — Vállalatoknak jogi személyeknek évi 40.— pengő. — Postatakarékpénztári csekkszámlaszám: 29.830

AVIATIKAI FOLYÓIRAT

Organe mensuelle illustrée de l'aviation

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

TARTALOM:



SOMMAIRE:

1940

Boldog újesztendőt kívánunk a »Magyar Szárnyak« olvasótáborának az 1940-ik év háborútól pirosló hajnalán.

Visszatekintve a mozgalmas elmult esztendőre, büszkén jelenthetjük az évvégi számadásnál, hogy szárnyait bontogató légierőnk Pálócnál és a Kárpátalja megszállásánál, légiforgalmunk az újonnan megnyitott forgalmi vonalakon, sportrepülésünk több külföldi versenyen, az itthoni kiképzőrepülőtereken és vitorlázóterepeken eredményesen és becsületesen megállta helyét.

Amikor a kassai repülőakadémia megnyitásánál a felvonuló repülőgépek az eget néhány percre elsötétítették, valamennyiünknek megdobbant a szíve és úgy éreztük, hogy a magyar szárnyak a régi magyar álmok beteljesülése felé hasítják az eget.

Harcoltunk, dolgoztunk, építettünk, oktattunk, hogy magyar hazánknak és a magyar repülés ügyének szolgáljunk.

Az elmult egyéves harcos munkában több mint húsz kedves repülőbajtársunk életével áldozott. Szeretettel gondolunk rájuk az év végén és emléküket megőrizve megyünk át friss munkakedvvel az új esztendőbe.

A magyar repülők a nemzet sorsának szerény napszámosai. Amikor a jobb jövendő palotáját építjük, mi az építőállvány tetején dolgozunk, onnan nekünk nem szabad lefelé tekinteni. A mi tekintetünk csak felfelé és előre járhatja útját. Ahol mi dolgozunk, ott tisztultabb a légkör, nagyobb a látóhatár, de nagyobb a veszély és nagyobb a felelősség is.

A felhők között járó repülőgépeinkkel a jobb jövő útjait fürkésszük.

A közelmult eseményei megmutatták, hogy válságos időkben mit jelent, ha a légierők hivatásuk magaslatán állnak és milyen következményekkel jár ennek az ellenkezője.

Körülöttünk megindult a föld, elmozdultak oly határok, amiket véges emberi gondolat és gyarló emberi kéz »öröknek« alkotott. Mit hoz a jövő? igazságos békét, vagy további pusztító háborút? Nem tudjuk. Egyet azonban tudunk: ez a bizonytalan helyzet fokozottabb előgondoskodást, magyarabb munkát követel mindnyájunktól.

Fel kell készülnünk! Nekünk hivatásunk volt ezen a földön az elmult ezeréven át, hivatást teljesítünk ma és fogunk teljesíteni az eljövendő évezredben is.

A repülésre nagy feladatok várnak, békében és háborúban egyaránt! A német-lengyel háború súlyos repülőtanulságai, a nyugati merev földi arcvonalakkal szemben a repülők mozgékonyságának tapogatózó kipróbálásai sejtetik, hogy milyen félelmetes eszköz tud lenni a légihaderő céltudatos vezetés kezében.

A magyar légierő szárnyait bontogatja és a megnagyobbodó magyar haza bizalommal tekint reá. Légiforgalmunk a Dunamedencében és onnan kiindulva nagyobb távolságokra is versenyképes a külfölddel. Az egészséges alapokra fektetett kiképzés és repülőutánpótlás a legjobb magyar repülőértékeket fogja kitermelni repülésünk és repülőiparunk számára. De megfeszített munkával kell dolgoznunk. Pilóták és megfigyelők, szerelők és fegyvermesterek, mérnökök és gyárigazgatók, munkások és ifjúrepülők egyetlenegy nagy közösséget alkossanak: a fáradságot nem ismerő, önfeláldozó, túlfeszített munka táborát.

Nehéz év előtt állunk, de a repülés ügyét ezek az idők jobban viszik előre, mint a mindenre ráérő, lassú békeesztendők.

Tettrekész, képzett, ízig-vérig magyar repülőgárda várja az új esztendőt, hogy becsülettel és a magyar jövőbe vetett szilárd hittel helyt álljon annak minden sorsfordulatában.

A »Magyar Szárnyak« is megbízható, hű krónikása akar lenni a jövő esztendő eseményeinek.

És mi készen leszünk, — dolgozunk...



Hívjuk a magyar ifjúságot!

Vár a magyar repülők tábora! Jelentkezz repülőkiképzésre!

Apák, anyák, magyar ifjak!

Vége a repülés szeretetében fogant magyar gyermeklelkek kálváriajárásának s a megnyirbált szellemszárnyak reménytelen csapkodása, diákálmok szomorú valóságra ébredése nem kísért többé.

Ami még néhány évvel ezelőtt csak álomkép volt, ma megfogható, élő valósággá vált. Mindenkié a magyar levegő birodalma, aki meghódítani akarja s aki alkalmas annak meghódítására. Mindenki felöltheti a magyar sasok acéllal vértezett szárnyait, mindenki beállhat a magyar levegőt meghódítani akarók közé.

Hívjuk a magyar ifjúságot a magyar repülők rohamzászlaja alá!

... és mi töretlen hittel, azzal a kemény elhatározással, amellyel egy egész életre a repülés mellé szegődtünk, — hívjuk a magyar apákat, a magyar anyákat, a testvért, a rokont, a barátot...

Magyar apák!

ha fiaitok tekintete a magyar messzeség s az ég azurkékje felé száll, — áldjátok meg ezt a törekvést.

Magyar anyák!

ha fiaitok vágya a magasságok felé tör, áldozatos lelketek ugyanazzal a bátorítással kísérje őket honmentő útjukon, amint kísérte akkor, amikor első lépéseire vigyáztatok.

Hívjuk a magyar ifjúságot!

Várja őket a magyar repülők bátor büszke tábora és hisszük, hogy a vágyak teljesülnek és az apró óhajok hatalmas megmozdulásokká növekednek, az akarások diadalmas győzelmekké fokozódnak.

JÖJJETEK KÖZÉNK! JELENTKEZZETEK REPÜLŐKIKÉPZÉSRE!

Felhívás motoros pilótakiképzésre

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap által biztosított anyagi fedezet újból módot nyujt arra, hogy a Magyar Aero Szövetség 1940 nyarán ismét jelentős számú ifjút díjtalanul elsőfokú motoros pilóta kiképzésben részesítsen Budapesten, Debrecenben, Szegeden, Kassán és Pécsett működő tagegyesületek, illetve kiképző keretek kötelékében.

A kiképzés tehát díjtalan. A növendékek a kiképzés egész időtartama alatt állandó szakavatott felügyelet alatt állanak és ellátásuk költségeit a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap fedezi.

A kiképzésre általában csak olyan magyar állampolgárok pályázhatnak, akik nőtlenek, testileg, szellemileg és erkölcsi vonatkozásban is a megállapított feltételeknek mindenben megfelelnek.

Fenti általános feltételek mellett pályázhatnak azok:

1. akik valamely középfokú iskola IV. osztályát eredményesen elvégezték, 1940 október hó 1-én 18. életévüket már betöltötték, de 20 évnél még nem idősebbek;

2. akik valamely középfokú iskola VIII. osztályát, vagy valamely ezzel egyenértékű iskola legfelső osztályát eredményesen elvégezték, vagy folyó iskola évben végzik és az előbb említett időpontban 18. életévüket már betöltötték, de 22 évnél még nem idősebbek és végül

3. akik gépészmérnöki oklevéllel rendelkeznek és az 1. pont alatt jelzett időpontban 26 évnél még nem idősebbek.

A részletes pályázati feltételeket az e célból összeállított »tájékoztató« tartalmazza, amelynek 1—1 példányát az érdekeltek a Magyar Aero Szövetségtől közvetlenül vagy pedig 40 filléres postabélyeggel ellátott és megcímzett nagy boríték csatolása mellett írásban igényelhetik. A Magyar Aero Szövetség címe: Budapest, V., Vigadó-utca 2. sz.

Csak azok a felvételi kérvények vehetők figyelembe, amelyek legkésőbb 1940 február 25-ig beérkeznek. A »tájékoztató«-ban foglalt feltételek minden jelentkezőre nézve kötelezőek, kivételnek helye nincs.

A magyar ifjúság nagyszámú jelentkezése egyetemes magyar nemzeti érdek. A repülni vágyó ifjakkal együtt a magyar szülőknek is meg kell érteni a mai válságos idők parancsszavát és ezért elő kell segíteniök fiaik nemes elhatározásának megvalósítását, mert csak így érhető el az a cél, hogy a magyar repülés ügyét a magyar ifjúság legjobbjai szolgálják. Ez pedig a repülés erőteljes fejlesztésének egyik sarkalatos előfeltétele.

Fenti feltételeknek megfelelő magyar ifjak kérjetek a Magyar Aero Szövetségtől díjtalan »tájékoztató«-t. Ismételjük címét: Budapest, V., Vigadó-utca 2. szám!

MAGYAR AERO SZÖVETSÉG

VILLÁMHÁBORÚ

1939 szeptember 1–10

Az elmult szeptemberi események, amelyeknek rohanó ütemében egy 80 és egy 40 milliós nemzet mérkőzése pergett le, a világtörténelem lapjaiban új fejezetet nyitott a hadászatban.

Azok a fegyvernemek, amelyek a világháborút befejező hetekben kezdeti fejlődésben voltak és a döntés pillanatában (1918 őszén) ízelítőt adtak a hadvezetésnek a technika új fegyvereinek alkalmazásáról és borzalmas hatásairól, ezek a fegyvernemek a 20 éves nyugalmi állapotban szunnyadó óriásokká válva léptek az elmult hónapok drámai eseményei közepette a háború porondjára.

Túlközel vagyunk még az eseményekhez, hogy azok mérlegét már elkészíthessük, azonban szakemberek és szemtanuk egybehangzó nyilatkozatait mérlegelésünknél már eleve serpenyőbe dobhatjuk. Ezek a nyilatkozatok pedig szinte egyöntetűen azt hangoztatják, hogy

1. a *repülő fegyvernem* karöltve a
2. *páncélos erőkkel* és jól irányított
3. *hírszerzés*-sel

tették csak lehetővé azt, hogy a drámainak ígérkező német-lengyel erőmérkőzés nem vált három-négyhónapos mészárlássá és nem borította lángba már akkor Európát. Azok a meglepetések ugyanis, amelyekkel egy 40 milliós nemzetet 18 nap alatt térdre kényszerítettek, gondolkodóba ejtették a franciákat és az angolokat is.

Ha Lengyelország három-négy hónap alatt a világháborús vezetés szerinti mozgóharcban esett volna el, akkor számolhatott volna Németország a nyugati hatalmak együttműködő beavatkozásával, amely lekötött állapotában feltétlen más irányt szabott volna az események fejlődésének.

Tekintettel azonban arra, hogy a hadviselés 18-ik napján a lengyel vezetés már a valóságban is megszűnt, azt lehetne mondani, hogy még fel sem ocsúdtak a nyugati hatalmak a hadüzenet nélküli keleti események meglepetéseiből, még elhatározáshoz sem jutottak együttműködési célkitűzéseiket illetőleg, sőt a diplomácia még lázasan kereste a galamb csőréből kihullott olajágat és ezalatt »a kész helyzetek sorozata« eggyel megtetéződött: Lengyelország nem volt többé.

Ha a siker titkát keressük, akkor el kell fogadnunk azokat a kijelentéseket, amelyek a német vezetés eredményeit a *légierők, páncélos csapatok* és a *hírszerzés* tervszerű, átgondolt és korszerű alapokon álló alkalmazásában találják.

*

A német légierők az 1939 szeptember hó 1-én meginduló erőmérkőzésre már 1934 óta készültek.

A német vezetés 1918 utolsó lángfényénél felismerte a jövő fegyvereit és rendkívüli erőfeszítéseket tett olyan légierő felállítása érdekében, amely alkalmas *önálló hadászati* alkalmazásra. A német vezetés felismerte a világháború befejező csatáinak tapasztalatait, a légierőkben és a páncélos csapatokban rejlő dinamikus erőt és azt a lendületet, amely az állásharcban megmerevedett hadászati formában új életet lehel és a *hadászat művészetét*, a *mozgóharcot* életre kelti.

A mozgóharc (találkozóharc) eszményi sorozata bontakozik ki a német-lengyel háborúban.

Ezeknek a tökéletesen véghezvitt és jól átgondolt hadműveleteknek sikerét és a gordiusi csomónak három héten belüli megoldását a német vezetés főképpen a légierők páratlanul gyors beavatkozásának és a páncélos erőknek mindent elsöprő támadásainak köszönheti.

1939 szeptember 1-én 6 órakor, az általános lengyel mozgósítás második napján már lengyel terület felett működtek a német légierők. 1939 szeptember 1-től szeptember 6-ig hullám hullámot követett, szüntelenül folytak a támadások, amelyek Lengyelország cselekvési képességét jóformán teljesen megbénították.

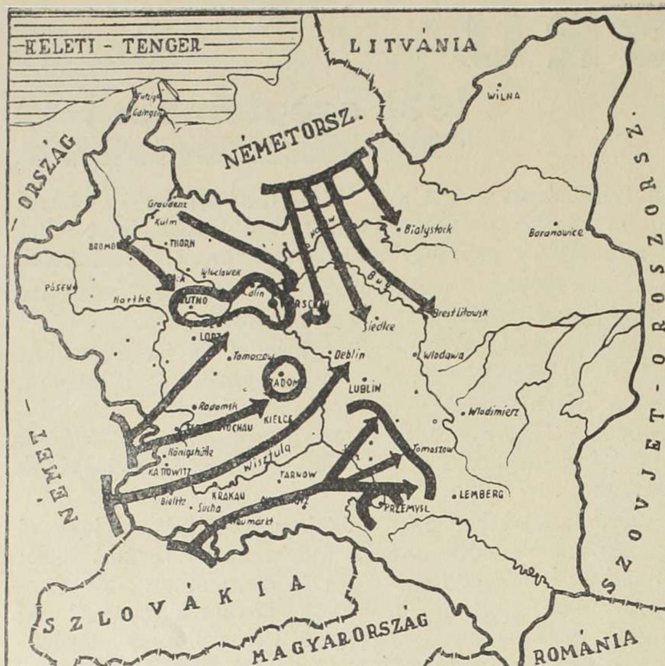
A német légierők első támadási céljai a lengyel repülőterek voltak. A lengyel légierők annak ellenére, hogy 16 napja mozgósított állapotban voltak, még mindig béke repülőtereiken állomásoztak. Igy a német bombázóerők szeptember 1-e folyamán a lengyel repülőerők színe-javát jóformán a földön megsemmisítették és rövid napok leforgása alatt Lengyelország légterében a cselekvési szabadságot maguk számára teljesen biztosították.

Ettől a pillanattól kezdve nem volt a német légierők számára olyan távoli célpont Lengyelország területén, amely ellen a német vezetés akaratát ne érvényesíthette volna.

A pályaudvarok, hírközpontok, út- és vasútgócok, repülőgép- és hadianyaggyárak egymásután bénultak



SZEPTEMBER 2.



SZEPTEMBER 14.

meg. Igy ezzel együtt megbénult a vasúti forgalom és a közúti szállítás is. A csapatszállítás súlya az utakra tolódott. Az utak rossz állapota és a hiányos gépkocsiállomány azonban ezt a szállítási módot végzetesen késleltette és végül a légierők későbbi útrombolásai a csapatszállítás lehetőségeit a *gyalogmenetre* szorították vissza.

A *hírrendszer* megbénulásával a vezetés és a csapat között megszűnt az összeköttetés. Ennek mérhetetlen kárát a *csapat* szenvedte. Voltak hadosztályok, amelyek napokon át nem tudtak hadtestparancsnokságukkal érintkezésbe lépni, végül pedig, amikor azt hitték, hogy sikerült azzal rádión az összeköttetést felvenni, akkor a német felsővezetéstől — amely időközben a lengyel rejtjelkulcs birtokába jutott — oly rádiógrammot vettek, amely őket egyenesen az ellenség torkába dobta.

Természetes volt, hogy szeptember 5-e után lengyel vonalon már mindenütt élebelépett a *teljes rádiótilalom.* Hogy azután a jelentőfutókra, gépkocsin és repülőgépen továbbított parancsvivő közegekre épített hírrendszer mennyiben tudott egyáltalában a 600—800 km-es arcvonalon működni, amelynek főparancsnoksága attól 400—800 km-re volt, azt elképzelhetjük akkor, amikor a német páncélos erők jóformán állandóan az ellenséges hadosztályok hátában léptek fel, az utakat, hidakat mind rombolták és lengyel repülőgép felszállása a német légifölény folytán, szinte egyenlő volt a megsemmisüléssel.

A repülőgép- és hadianyaggyárakat ugyanez a sors érte. A lengyel légvédelem elenyésző csekély és értéktelen volt. Amikor pedig a lengyel légierők zöme megsemmisült, akkor a német légierők egymásután kapcsolták ki a működő légvédelmi központokat. Igy a légvédelmi ütegek is hamar elnémultak és a lengyel ipartelepek védtelenül estek a német bombázók martalékává. A repülőgép- és hadianyaggyárak teljesítőképessége a békebeli teljesítés színvonala alá esett, noha a termelésnek a három szakmányban való munkából kifolyólag papírforma szerint két-háromszorosára kellett volna felugrania.

Ennek a visszaesésnek oka pedig az volt, hogy a magas munkáslétszám ellenére a gyáripar teljesítőképességét nem tudta kihasználni, mert a folyamatosan, napokon át és a nap minden órájában megismétlődő légitámadások és vaklármából kifolyólag jelzett légiriadók a nap legnagyobb részére a munkásságot az óvóhelyeken való tartózkodásra kényszerítették. A munkásság így többet volt az óvóhelyeken, mint munkahelyén.

A lengyel hadvezetés látván a hadianyaggyártás termelésében beállott végzetes helyzetet, elrendelte, hogy a hadianyaggyárakban a munkások légitámadás esetén is folytassák munkájukat.

Ennek a rendeletnek borzalmas következményei a varsói bombázásnál bontakoztak ki, amikor is az Osucki-i repülőgépgyárat, Lengyelország legnagyobb repülőgépgyárát, teljes üzeme közben egy német bombázó támadás emeletes romhalmazzá változtatta.

Ekkor lépett fel Lengyelország legújabb ellensége: a pánik. A háború eme napjaiban a nemzet ellenálló ereje teljesen felőrlődött. Egy volt a jelszó: »ki ebből az éjjel-nappal meg nem szűnő bombapokolból!«

És menekült, ki merre látott.

Égő városok és menekülő oszlopok felett Apokalypsis lovasaiként zúgtak a német gépek hálálthozó csapatai.

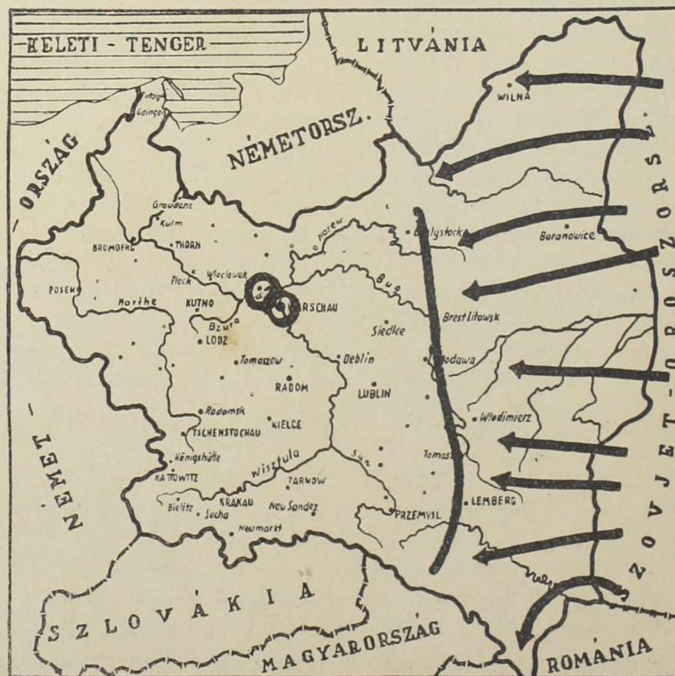
A háború harmadik hetében Lengyelország már a multé volt.

Egybevetve a lengyel háborúban lezajlott eseményeket, az alábbi tapasztalatokat vonhatjuk le:

A német légierők:

1. a vasút bénításával a lengyel *felvonulást* teljesen felborították,

2. a lengyel fevonulás megzavarásával elérték azt, hogy a lengyelek a zöm kirakási körzeteit 40—80



SZEPTEMBER 19.

km-rel hátrább vonták. Ezzel a fővezérség eredeti *haditerve* is teljesen *felborult*, mert a korridorban elképzelt zömképzés, a pomerániai harapófogó terve kútba esett,

3. szeptember 1-i lerohanásukkal a lengyel *légierők zömét megsemmisítették* és Lengyelország légterében a légifölényt a maguk számára biztosították,

4. a lengyel csapatok *kirakását* teljesen megzavarták,

5. szüntelen beavatkozásuk nem engedték a mozgó csapatokat sehol sem megkapaszkodni. *Sehol állásharc ki nem fejlődhetett*, mert ha valamely csapatrész visszavonulása közepette meg is kapaszkodott adódó előnyös terepszakaszon, ezt a csapatrészt a német légierők hátrafelé elvágták az anyagi és személyi utánpótlás lehetőségeitől, a páncélos erők pedig szárnyait megkerülve, a repülőerőkkel együttműködve felgöngyölítették,

6. *a hírszerzés megbénításával* elszakították a csapatot a vezetéstől,

7. azonnali és folytatólagos beavatkozással megbénították a lengyel *hadiipart*,

8. a lengyel kormányt álláspontról álláspontra üldözték. Sehol megpihenni nem engedték. *Az államvezetés megszűnt.*

9. a lengyel polgári lakosság erkölcsi erejét felőrölték. Pánik lett úrrá mindenütt. *A háborús akarat megtört.*

10. A földi fegyvernemek, főleg pedig a páncélos erők *leghűségesebb segítőtársának* bizonyultak. Elszigetelt erőket felülről támogattak, azokat lőszerrel, élelemmel ellátták, csapatot szállítottak veszélyeztetett szakaszokra stb., stb.

11. a német felsővezetés legnagyobb támasza voltak.

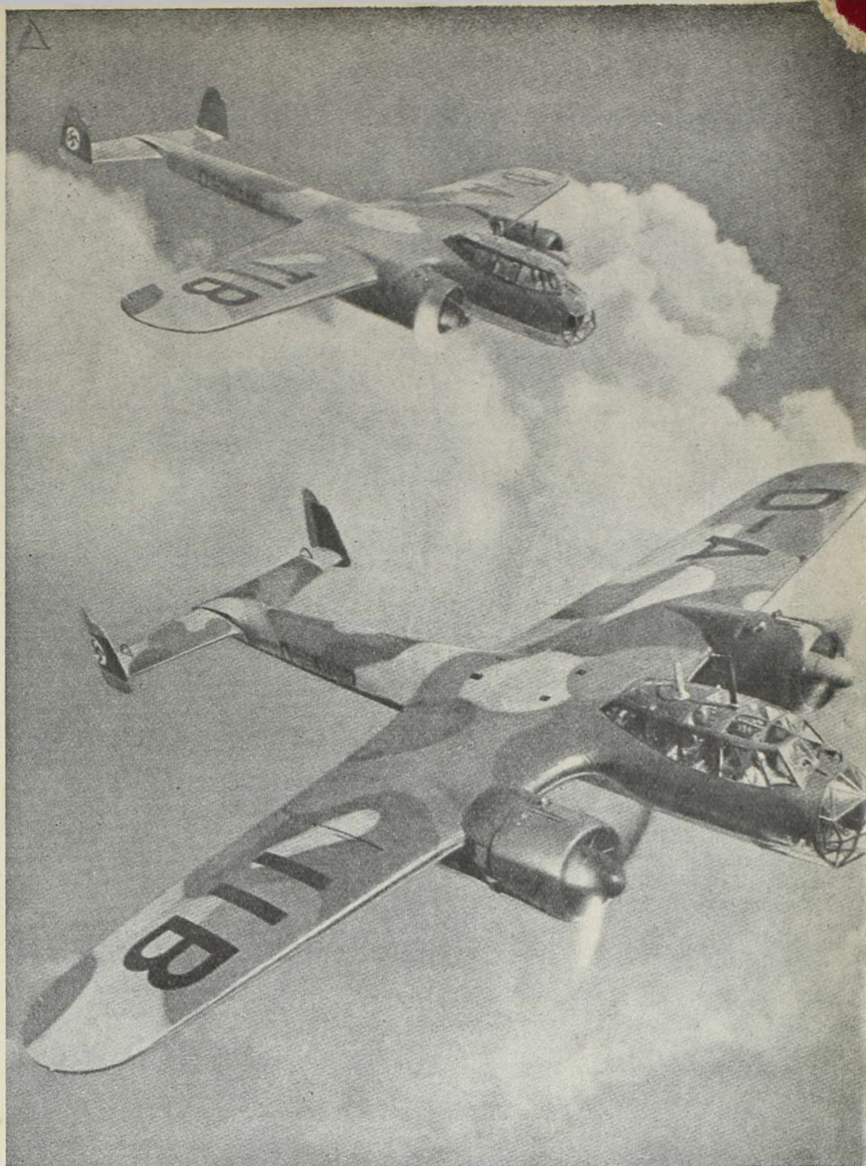
Ez volt a lengyelországi mérleg.

A nyugati front eseményei azonban más képet mutatnak.

Ennek mérlegelésénél azonban azt kell szem előtt tartani, hogy alapjában véve szó-szoros értelemben vett megsemmisítő háborúról jelenleg a nyugati arcvonalon még szó sincs. Nyugaton blokádharc folyik, ami egyenlő a gazdasági háborúval, tarkítva némi politikai parittyázgatással.

A német nagyvezérkar az eszményi hadászati, harcászati elveket vallja, tehát a háborút a nemzet teljes megsemmisítésre törő erőkifejtésének minősíti és eszerint is fog cselekedni. A német repülővezérkar pedig közelebb áll az önállócélú légiháborúhoz, mint Európa bármely más vezérkara.

Az események forgatagát azonban nyugaton ma még mindig a politikus irányítja. A német katona csak a hadiállapot beálltával szükséges ellenrendszabályokat foganatosította.



Dornier Do 215-ös bombázók akcióra indulnak.

Hitler a nürnbergi beszédében hangoztatta, hogy Európában már nincsenek szigetek. Ennek a szónak mély jelentőséget tulajdoníthatunk.

Amint a szeptemberi események meglepték Európát, éppen úgy teljes bizonyossággal vehetjük, hogy rövidesen meg fog érni az a meglepetés, amely a nyugati arcvonalra is azokat a képeket fogja vetíteni, mint amelyek a varsói eget rőt lángjaikkal bevilágították.

Jakabos Rezső, *fhdgy.*

A NYUGATI

Légiharc a nyugati fronton

Négy hónap óta áll szemben egymással három európai nagyhatalom légihadereje, a Bodeni tótól a Hettland szigetekig. Ezalatt a szövetséges angol-francia és német légihaderő tevékenysége nem fejlődött ki a légihadviselésnek Lengyelországban látott nagyszabású és Finnországban folyó kíméletlen alkalmazási módjáig.

Nyugaton a nagy, többezres gépszámú légihaderők kisebb kötelékei felderítenek, harcolnak egymás ellen és résztvesznek a tengeri háborúban. Erre a három nagy feladatcsoportra tagozódik jelenlegi tevékenységük és nincsenek támpontok arra, hogy a közeljövőben lényeges változás történne ezen a téren. Földi célokra bombatámadást egyik fél sem hajtott végre.

Nagyobb és részletesebb cikk keretébe tartoznék annak fejtegetése, hogy *repülői szakszempontból* miért alakult így a légi helyzet nyugaton. Későbbi időben való döntő csapásra, vagy erélyes és kíméletlen visszaütésre tartalékolják a hadviselők a légihaderejüket? Megadja a választ már az 1940-ik év? A külföldi katonai írók is csak találgatásokra vannak utalva, hiszen újszerű hadviselés alakul ki azáltal, hogy a gazdasági harcon van jelenleg a hangsúly. A földön még sokkal kevesebb történik, mint a levegőben. A gazdasági célzatú tengeri harc azonban kialakult, hogy az élelmiszertől a nyersanyagokig minden a zsákmánybizottságok kezébe vagy a tenger fenekére kerüljön.

Ebben a csökkentett és egyoldalú haditevékenységben milyen feladat jutott a repülőknek és mit végeztek az elmult négy hónap alatt?

A felderítés folyik a legrendszeresebben. A harcászati (közel) felderítés a Siegfried és Maginot vonalak körzetében, ha a híreknek hinni lehet, már mindent lefényképezett és a változásokat, a vonalak mögötti nagyobb mozgásokat ellenőrzi. A közelfelderítők helyzete nehéz, mert az arcvonalakon erős vadászrepülőalakulatok portyáznak és a földi légvédelem igen jól működik. Mindkettő komoly veszteségeket okoz a kényszerűségből kisebb magasságokban dolgozó közelfelderítőgépeknek.

A hadászati (távol) felderítés többórás repülések alatt rendszerint a legnagyobb magasságokban fényképezéssel dolgozik. A távolfelderítők nappal és éjjel egyaránt megjelennek mélyen az ellenséges ország területe felett. Az új távolfelderítőgépekkel, amelyek leszállás nélkül 2—3000 km-es utakat tudnak berepülni, elérhetik Német-, Francia- és Angolország egész területét. Távolfelderítésben a németek vannak hátrányos helyzetben Angliával szemben, mert repülőalapjaik nagyrészével, hacsak tudatosan meg nem sértik a holland, belga semlegessé-

HADSZINTÉR

get, csak kerülővel és hosszú tengerfeletti repülések után juthatnak el céljukig. Az angolok számára viszont ott vannak a francia repülőalapok, ahonnan Németország minden pontját el tudják érni. A német távolfelderítésben nagy szerepet kaptak a vízi repülőgépek és a bombázók, amelyek bombasúly helyett pót benzintartályokat visznek.

A *vadászrepülők* az arcvonalak felett, továbbá a parti és honi légvédelemben dolgoznak mindkét hadviselő félnél eredményesen. A német vadászrepülők Messerschmidt gépükkel kiválóan állják meg helyüket a partvédelemben az angol bombázókkal szemben. Már a háború első napjain két angol bombázótámadást, ami a kikötőkben levő hadihajók ellen irányult, nagy veszteséget okozva meghiusították. A december 14. és 18.-i angol támadások tengerfeletti megállításában és leküzdésében pedig oly érzékeny veszteséget mértek az angol bombázókra, hogy a tengerfeletti, alkalmi célokat kereső bombarepülőportyázások megszüntek.

Az angol vadászok a skót partokon feltűnő német felderítőket és bombázókat tizedelték meg. A franciák amerikai gyártású Curtiss P 36 vadászgépekkel a nyugati fronton szeptember végén és decemberben a német vadászok ellen értek el elismerésre méltó eredményeket.

A bombázó alakulatok német részről hadihajók és parti figyelő motorosok ellen, a szövetséges angol-francia bombázók, hadihajók, vizirepülőgépalapok és főleg tengeralattjárók ellen kerültek eredményesen alkalmazásra.

A német zuhanó bombázók több találatot értek el az északi tengeren cirkáló nagy angol hadihajókon. A Scapa Flow és Firth of Forth-ban végrehajtott magasbombázások is hoztak részleges sikereket és igen meglepték az angolokat. A megerősített légvédelem és az angol nagy hajóegységeknek visszavonása az Északi Tenger területéről, a további bombázásokat beszüntette.

Az angolok bombatámadásai a németekénél lényegesebben nagyobb gépveszteséggel járt és hadihajók ellen nagyobb sikert nem mutat fel az egy december eleji helgolandi támadást kivéve.



Igy látja az »Illustrated London News« laptársunk az angolok helgolandi légitámadását

A bombázó repülő komoly ellenfele a hadihajónak, de csak zuhanótámadásban.

Sikeresek azok a harcok, amiket különleges bombákkal repülők hajtanak végre tengeralattjárók ellen. A tengeralattjárók felderítését is a repülők végzik legeredményesebben. Angol jelentés szerint 60 támadást hajtottak végre a háború eleje óta angol és francia repülők U. hajókra és ebből — állításuk szerint — 10 sikerült is.

Ha még megemlítjük, hogy a német vízirepülőgépek az állítólagos mágneses akna szórását végzik az angol parti vizeken, főleg folyótorkolatoknál, akkor nagyjában érintettük a nyugati légitevékenység minden válfaját.

Tanulság ezekből a kisméretű alkalmazási esetekből is bőségesen adódott.

Az eddigi repülőveszteségek nem nagyok. Az angolok 480, a franciák 49 halottat jelentenek három és fél hónap alatt. Hozzáadva a sebesülteket, eltünteket és foglyokat, amiket a jelentés nem említ, megállapítható, hogy az eddigi ember- és gépveszteség egyik hadviselő felet sem érinti komolyan.

Új gépek épülnek tömegesen, a kiképzés rendkívüli iramban folyik, hogy a légihaderők a rájuk váró nagy feladatuk időpontjában érintetlenül álljanak teljes erőkifejtéssel a hadvezetés rendelkezésére.

B. T.

AZ ANGOL LÉGIHADERŐRŐL

A brit világbirodalom már a világháború alatt felismerte a repülés jelentőségét. Ezért huszonegy évvel ezelőtt egyesültek a háborús repülőalakulatok (a *Royal Naval Air Force* és a *Royal Flying Corps)* és megalakult a mai Royal Air Force. Hogy a *Royal Air Force* milyen lényeges szervezete Angliának, az a költségvetésből tűnik ki, ugyanis évente átlag két és félmilliárd pengőt szánnak rá a légierőkre (1938.). A légierők jelenlegi létszáma megközelítőleg 96.000 ember. Ezt a számot növeli még 3550 pilótával és 1630 rádiós-lövésszel, megfigyelővel stb., a RAF Volunteer Reserve, az önkéntes tartalék nevű alakulat; a kisegítő légihaderő, *Auxiliary Air Force* pedig negyven századnyi géppel és önkéntes legénységgel áll a vezérkar rendelkezésére. 1940-re 2370 elsővonalbeli harcigépnek kell készenállnia. A tartalékról nem adtak ki hivatalos jelentést, pedig az rendszerint többszöröse szokott lenni az elsővonalbeli gépeknek. Munkások ezreit foglalkoztatja az angol repülőgépipar. Egy félhivatalos angol lap, a *Daily Sketch* egyik számában közli az angol fegyverkezési program előirányzását az egyes repülőgéptípusok évi gyártásának mennyiségéről:

Avro Anson	évi 250 drb
A. W. Whitley	évi 350 drb
Blackburn Skua	évi 250 drb
Bristol Blenheim	évi 1560 drb
Bristol Bombay	évi 250 drb
Handley Page Hampden	évi 1000 drb
Hawker Henley	évi 250 drb
Hawker Hurricane	évi 1500 drb
Short Sunderland	évi 250 drb
Supermarine Stranraer	évi 250 drb
Vickers Supermarine Spitfire	évi 1500 drb
Vickers Armstrong Wellington	évi 350 drb
Westland Lysander	évi 250 drb
Ez összesen	évi 8010 gép

Azonban még ez a nagyarányú géppark növelése sem elegendő az angol légügyi kormányzatnak. Állítólag burbanki (California) Lockheed gyárból 200 drb Lockheed Hudson (a 14-es katonai változata, felderítő és bombázó) gépet rendelt. Egy gép személyzete négy fő, ára 85.000 dollár. A North American Na. BT. 9 B. Harvard kétüléses gyakorlógépből ugyancsak 200 gépet szállítottak az amerikaiak Anglia számlájára (á 50.000 dollár) a territoriális hadsereg részére. Kísérleteket folytat az angol légihaderő a Consolidated 28—5 géptípussal. Ez a továbbfejlesztése az amerikai légihaderőnél használt Consolidated PBY—1. gépnek, teljesítményei azonban ennél jobbak. Ez a típus is nemsokára valószínűleg rendelés tárgya lesz. Anglia nagykiterjedésű gyarmatain kívül légiflotta támaszpontokat tart fenn Gibraltárban, Máltán és Cipruson. Jóllehet a gyarmati légihaderő összehasonlítva a hazai légihaderővel, nem nagy, háború esetén azonban a segítsége nem megvetendő. Nem valószínű ugyanis, hogy az összes gyarmatok egyidejűleg lesznek küzdőterek s így kiegészítő erők átcsoportosítása a gyarmatbirodalom egyik részéről a másikra könnyen keresztülvihető.

A gyarmatokon elhelyezett légierők a következőképpen oszlanak meg:

A Royal Australian Air Force-nak az 1940. év végéig 17 elsővonalbeli gépekből álló százada lesz Vickers Armstrong Wellington, Bristol Blenheim, Lockheed Hudson és Avro Anson gépekből. Ezekhez járul még két század régebbi Hawker Demon típusú kétüléses harcigép. A légierők személyzete 3200 ember.

Az ujzélandi légierőknél alkalmazott gépek a következők: két század A. W. Wellington bombázó, a régebbi típusokból több század Vickers Vildebeest torpedóvető és Gloster Crab vadász. Az iskolagépek: Blackburn Baffin, Avro 626. és Airspeed Oxford típusok. Az alakulatoknak 1940-re 100 tiszti, és 900 legénységi tagja lesz.

A Kanadai Királyi Légierő 1924-ben alakult meg. Kezdetben együtt működött a forgalmi és sportrepüléssel. A haderő gépanyaga elsősorban amerikai gépekből állott, de ma már a többség angol gyártmányú gép. Az éghajlati körülményeknek megfelelően alakult ki a gépek futószerkezeti megoldása. A sok tó és tengerszem lehetővé teszi a vizigépek alkalmazását a kontinens belsejében is, a hosszú téli időszak alatt pedig sítalpak helyettesítik a kerekeket és úszókat.

Kanadának saját repülőgépipara van. Licenciában gyártja szalagrendszerrel a »Westland Lysander és Handley Page Hampden« gépeket a hamiltoni gyárában. A Vickers Supermarine Stranraer a kanadai Vickers gyárban készül. A szolgálati típusok közé tartozik még a Blackburn Shark vízigép és a D. H. Tiger Moth. Az aktív haderő személyzeti létszáma ezidőszerint 300 tiszt és 2500 főnyi legénység.

Érdekes, hogy mennyi régi típus van még szolgálatban a délafrikai légierőknél. A típusok a következők: kétmotoros Airspeed Envoy bombázó, felderítővé átalakítható utasgépek, Hawker Demon bombázók, Hawker Fury vadászok, továbbá Hawker Hartebeest-ek és Westland Wapiti-k. A legkorszerűbb vadászok közül a Hurricane-ből alig néhány század nyert ide beosztást.

Az indiai légihaderőkről rendelkezésre álló adatok meglehetősen homályosak. Kétségtelen, hogy Hongkongban, Singaporeban és Ceylonban jelentős geptömegek összpontosulnak a brit világbirodalom érdekeinek védelmében.

Ezeken a területeken a földrajzi és néprajzi tényezők következtében a légitevékenység főleg gyalogsági repülésre és partvédelemre szorítkozik. Amennyi az angol sajtó figyelemmel kísérése útján errevonatkozóan megtudható, az igen kevés. A géptípusok a következők: négymotoros Short Singapore III. bombázó és partvédő hidroplánok, több század Short Sunderland és főleg a régebbi Hawker típusok.

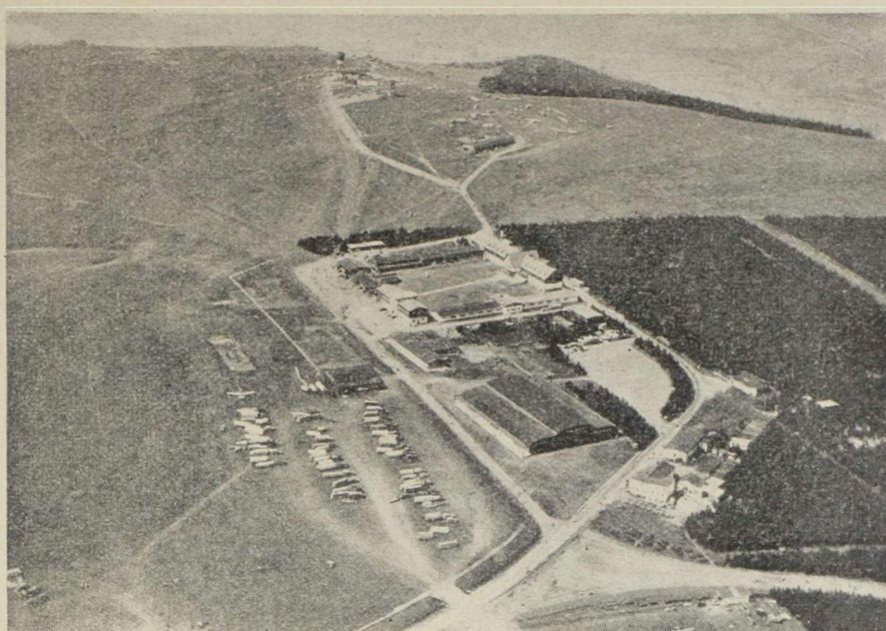
Az angol birodalom másik erőssége a repülőgépanyahajóflotta. A legtöbb repülőgépanyahajója Angliának van. Legmodernebb típusa a közelmultban vízrebocsátott Formidable. Jelenleg két hasonló nagyságú hajó, a Victorious és Illustratious áll építés alatt. 19 éves az 1920-ban készült 22.600 tonnás Eagle. Harminchat gépet, hetvenhét tisztet és 765 főből álló legénységet szállít. A 14.450 tonnás Argus 1918-ban épült. Fedélzetén egy század repülőgép, harmincnyolc tiszt és négyszázötvenkét tengerész teljesít szolgálatot. A hajó a légvédelmi tüzérség gyakorlóhajója. A fedélzetén lévő repülőszázad ugyanis felerészben (18 gép) a rádióval irányítható D. H. Queen Bee, az úgynevezett repülő céltábla, a másik része pedig célzsák vontatásara szolgál. Az anyahajókon többnyire vegyesfeladatú, torpedóvető, felderítő Fairey Swordfish, Vickers Vildebeest, zuhanóbombázó, Blackburn Skua és vadászgépeket (Hawker Fury, Gloster Gladiator) találunk. Ezek a gépek összehajtható szárnyúak, hogy a hajó aránylag szűk tárolóhelyein minél több férjen el belőlük. Nemcsak szárazföldi, hanem vízigépek is vannak az anyahajón, így pl. a Fairey Swordfisch és a Gloster Gladiator gépet mindkét változatban használják. A vízigépeket emelődaruk helyezik el a tenger színén s feladatuk végeztével visszaemelik a hajó fedélzetére.

Ez a rövid áttekintése annak a hatalmas szervezetnek, melyet az angol világbirodalom védelme érdekében felállított. Hogy beváltja-e a hozzáfűzött reményeket és hogy méltó lesz-e ahhoz a nagy áldozatkészséghez, amellyel megteremtették, azt a közeljövő eseményei döntik majd el.

Sebesics László.

A NÉMET SPORT-REPÜLÉSRŐL

Írta:
vitéz LABORCZFY REZSŐ

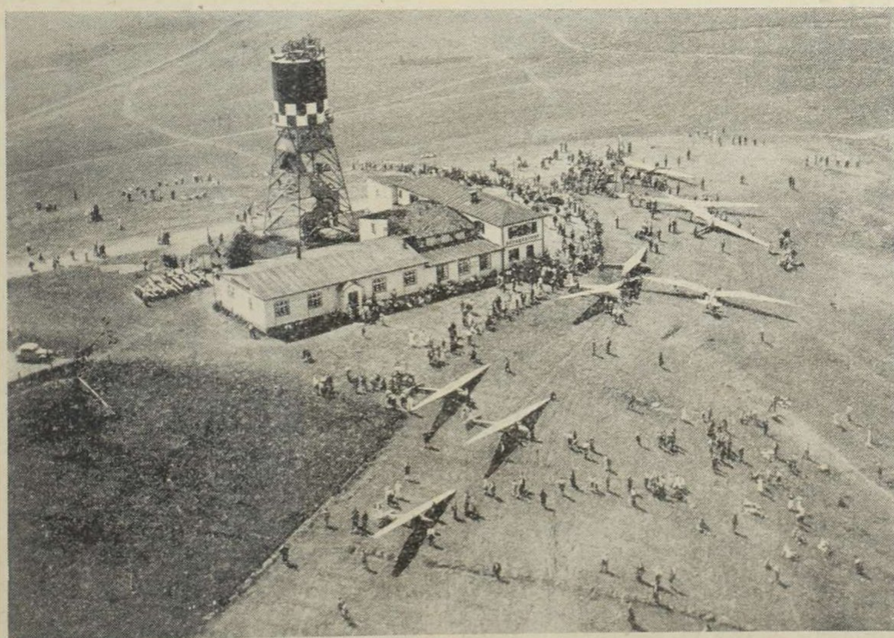


A Wasserkuppe-i repülőtábor madártávlatból

Előző számainkban nagybani és rövid tájékoztatást nyujtottam már olvasóinknak a bennünket érdeklő államok sportrepülő és haderőnkívüli repülőképzéséről. Utolsó ilyen ismertetésem a nyáron szerzett tapasztalataim alapján a német haderőnkívüli repülőképzésről szól.

A német sportrepülés a haderőnkívüli repülőképzés tartozéka, a nemzeti szocialista repülőtestületben (a National Sozialistisches Flieger Korps, röviden N. S. F. K.-ban). A repülést az N. S. F. K.-ba beszervezett iskolában oktatják, ahonnan a növendékek vagy pilóták a légierőkhöz, majd pedig egyrészük a gyárakhoz, a légiforgalomhoz és végül valamennyien a tartalékviszonyba és újra az N. S. F. K.-ba kerülnek. Azon repülők, akik versenyzési rátermettségről tesznek bizonyságot, azoknak vagy az N. S. F. K., avagy a légierők alkalmat és módot ad a továbbfejlődésre. Ezért volt augusztusban a 20 éves motornélküli repülés jubileumi versenyén a Rhőnben látható az, hogy a versenyre benevezett németek, főleg az N. S. F. K., vagy a légierők, avagy a Lufthansa pilótái voltak.

A repülés sportfőhatósága a »Német Aero Club«. Ennek hatáskörébe tartozik a sportteljesítmények hitelesítése, versenyek rendezése, külföldi sportkapcsolatok fenntartása stb. Az Aero Club mindezen tevékenységét szorosan az N. S. F. K.-val egyetértésben és legfelsőbb fokon végeredményben a légügyi miniszter irányításával végzi.



Az indulás helye

I. Szervezet és kiképzés:

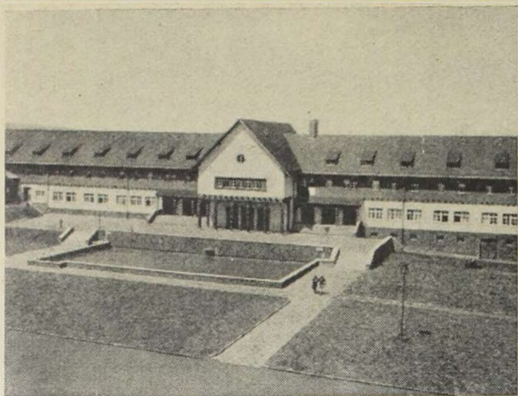
Az N. S. F. K. a Nemzetiszocialista-pártnak szerves része és mint testület, a pártvezetőségnek van alárendelve. Repülőszakügyekben a légügyi miniszter rendelkezése szerint az N. S. F. K a légierők részére az évenként megállapított létszámot a szükséges szakmákban előképzi.

Az N. S. F. K. a *vezetőségből, rendes* és *pártoló* tagokból áll.

A vezetőséget kb. 150 főből álló hivatásos (fizetett) személyzet képezi s a kb. félmilliós létszámú testületet vezeti. *A repülőtestület aktív tagjai* azok a 18. életévüket betöltött egyének, akik már előzőleg 14 éves koruktól kezdve a »Flieger Hitler Jugend« (Flieger H. J.) tagjai voltak és ennek szervezeteiben modellező és vitorlázórepülőgép építési munkaórákon tevékenykedtek.

A testületben kötelező munkaszolgálat van (átlag heti 2 este à 2 óra és havi egy vasárnap, ezért a tagok munkájukért, a kiképzés, közigazgatási, vagy egyéb tevékenységükért fizetést nem kapnak.

A pártoló tagok. Magas állami méltóságot viselők, az ipar, a kereskedelem és a tőke vezetői stb. Ők adományokkal és gyüjtésekkel teremtik elő az N. S. F. K. működéséhez szükséges anyagi eszközöket.



A Lilienthal-ház a fürdővel.

Az N. S. F. K., tagjait az előírt munka kötelező idejében (heti 4 óra és havonta 1 vasárnap) nemzetiszocialista szellemre neveli és egyúttal repülőképzésben részesíti őket.

A repülőképzés sorrendje és szakcsoportosítása a következő:



A repülők otthona.

a) modellezés a Flieger H. J. szervezetben;

b) Vitorlázórepülőgép-építés;

c) vitorlázórepülő-kiképzés *A)* és *B)* vizsgáig;

d) repülőipari tanoncsegéd és mesterképzés a fa- és fémszakmában, a kárpitos-, fényező-, rádió-, ejtőernyő és a repülőiparban előforduló minden egyéb szakmában;

e) képzés a repülést érintő minden egyéb tudományok ágazatában (meteorológus, orvos, mérnök stb.);

f) képzés a repülést érintő kereskedelmi ágazatokban (exportőrök stb.);

g) motoros repülőelőképzés.

Az előképzés sorrendjéből látjuk azt, hogy az ifjúnak először saját kezemunkájával vitorlázórepülőgép építésén kell dolgozni, csak ezután repülhet rajta. (A munka jutalma és annak megbecsülése.) A repülés után határozza el magát a jelölt arra, hogy melyik repülőszakmában specializálja magát, vagy melyik szakot választja a kötelező munkául és esetleg élethivatásul is.

A repülőipari és a vitorlázórepülő-előképzés igen fejlett. A motoros előképzés keretei még hiányosak voltak, aminek oka az, hogy a sürgősen fejlesztett légi haderő minden már félig előképzett egyént felszívott.

Az N. S. F. K. szervezete nagyjában a következő:

Az ország területe több főcsoportra (Gruppe) tagozódik. Egy főcsoporthoz több csoport, (Standarte) egy-motorosiskola; valamint egy tanoncsegéd- vagy mesteriskola tartozik.

Minden csoport több századból (Sturm) áll.

Egy századot három szakasz (Truppe) képez.

A szakasz három rajból (Schar) áll.

A raj létszáma 12—16 személy. Az N. S. F. K. minden rendes tagja havi egy márka tagdíjat fizet, amely pénz a területileg illetékes főcsoporthoz folyik be. A főcsoport a befolyt összegekből és a központi vezetőség részéről neki utalt pénzből nyersanyagot, avagy félig megmunkált anyagot szerez be és a századoknak kiadja.

A századok a helyi viszonyok szerint ezt az anyagot megmunkálásra a szakaszoknak, vagy a rajoknak osztják ki.

A rajok, vagy szakaszok a N. S. F. K. szakszemélyzetének (asztalos, lakatos stb. szakmunkások) irányítása, vezetése és oktatása mellett ezen anyagból sikló, vagy vitorlázórepülőgép alkatrészeket a századnak beszállítják.

A századnál a beszállított alkatrészekből a vitorlázógépet összeszerelik és a főcsoportnak leadják.

A főcsoport a megépített gépeket a fennálló szükségletek szerint, vagy a főcsoport vitorlázóiskoláinak vagy a századoknak osztja el.



Repülőgépépítő-iskola (Fürstenberg).

A századok, szakaszok és rajok vezetői, kiképzői stb. működésükért fizetést nem kapnak (munkaszolgálat). Egy siklógép átlag 1—2000 munkaórával készül el.

A vitorlázórepülőkiképzés a századoknál történik. A vitorlázórepülőkiképzésre minden testületi tag sorra kerül, még akkor is, ha nem akar pilóta lenni, hanem valamilyen más repülőszakágazatot választott munkakörül.

A vitorlázórepülőkiképzéshez jutó egyének sorrendjét a vitorlázórepülőépítő munkaórák száma szabja meg, átlag 120—200 munkaóra után jut az ifjú a rajból vagy a szakaszokból a századnál vitorlázórepülőkiképzésre.

Minden főcsoport egy motorosrepülőgépiskolával is rendelkezik, ahol a motorosrepülőkiképzés történik. A főcsoport területén lévő motoros pilóták gyakorlására a szükségleteknek megfelelően a motorosiskola, egyes részlegeket ideiglenesen a területéhez tartozó más repülőtérre is kihelyez, hogy a repülőtér körzetében lévő pilóták a gyakorlatbantartáshoz szükséges repüléseket elvégezhessék. Ugyanakkor a vitorlázórepülők részére a *C)* vizsga megszerzéséhez szükséges vontatást is végeznek.

Egy főcsoport iskolájának nagybani szervezete a következő:

ISKOLAVEZETŐ

Repülőrészleg	*Műszaki reszleg*	*Adminisztráció*
3—4 oktató 15—20 növendék	1 vezető, 6 szerelő és szakmunkás	1 vezető, 1 épületkezelő, 2—3 segéd

Azon egyének, akik a főcsoport egyes századainál különös rátermettségről tesznek tanubizonyságot valamelyik szakmában, a főcsoport vitorlázórepülőgépépítő iskolájába kerülnek négyhetes tanfolyamra, ahol díjmentesen segédi kiképzést és bizonyítványt kapnak. Az itt kiválókat pedig tovább egy birodalmi mesteriskolába viszik díjmentes továbbképzésre.

A birodalmi vitorlázórepülőgépépítő-iskolák, valamint a birodalmi repülőgépmesteri iskolát végzett egyének nagyon keresett munkások a repülőipar részéről. Valamennyien azonnal jó és biztos keresethez jutnak a gyárakban.

A repülésügy népszerűsítésére a kultuszminisztériumban egy külön osztály van, amely a légügyi miniszterrel és az N. S. F. K. vezetővel egyetértőleg irányítja mindennemű iskolábajáró ifjúságnál a repülőpropagandát. Célja ezen irányításnak az,

hogy a repülésügy minden szakmájára, tehát nemcsak a haderő számára, hanem az ipar, kereskedelem, a technika, a higiénia, a meteorológia stb. és a tudomány minden azon ágazatában, amely bármilyen vonatkozásban is áll a repüléssel, utánpótlás nevelődjék. *A propaganda az elemi iskolákban kezdődik mesékkel, vagy valamelyik szak különleges háborús teljesítményének leírásával azon célból, hogy megfigyelhessék, kinek van kedve és hajlama a repülés vagy annak valamelyik szakága iránt.*

Ilyen propaganda természetesen nemcsak a repülésügy, hanem minden más fontos szakma érdekében is történik azért, hogy már a gyermekkorban választódjanak ki azok, akik bizonyos szakmához szeretetet és hajlamot éreznek, hogy minden helyre az arra és odavaló ember állíttassék.

Tapasztalatuk szerint a vitorlázórepülésnek kiképzési szempontból főértéke a kiválasztás, továbbá az, hogy a vitorlázórepülők, akik legalább 5—6 órát töltöttek a levegőben, *kevés* kétkormányos motoros felszállás után egyedülrepülővé lesznek.

Olyan vitorlázórepülőgépiskolákban, ahol lejtőmenti vitorlázásra lehetőség nincsen a *C)* vizsgát vontatással végeztetik. Motoros repülés előképzésének a csörlést célszerűbbnek tartják, tömeges kiképzés céljára a lejtőmenti kiképzést főleg olcsósága miatt végzik.

Az N. S. F. K. *állandó személyzete* nem tagja a légihaderőnek, ők külön státust képeznek.

A kiképzési főirányelvekre vonatkozólag a következő tansegédletek érvényesek:

1. Bauvorschrift für Gleit- und Segelflugzeuge.

2. Gleit- und Segel-Flugschulung (kapható a Volkman Verlagban). Oktatók részére szolgál.

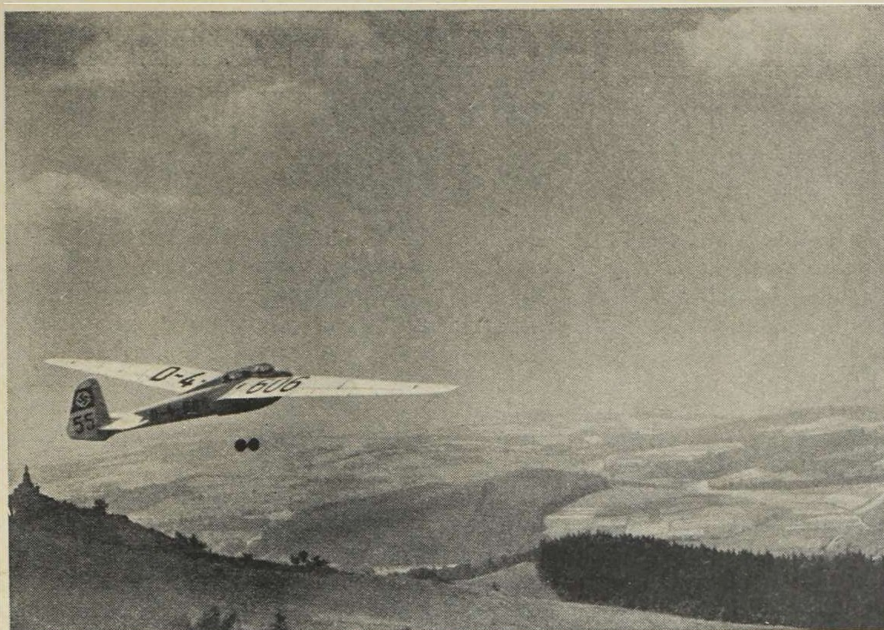
3. Ringbuch, Handbuch für Luftfahrtlehrgänge (Karl Langer Verlag).

4. Handbuch des Segelfliegens (Stuttgarter Verlagsanstalt).

5. Wollföhrt: Hohe Schule des Segelfluges.

6. Thomsen: Motorflug im N. S. F. K.

Jelzett segédletek a Német Aero Club útján is beszerezhetők.



A start után. A futómű éppen lehull a gépről

Műszaki adatok:

Rendszeresített vitorlázógéptípusok:

1. »*Schulgleiter 38*«: *A)* és *B)* vizsgára;

2. »*Grunau Baby*«: *C)* vizsgára;

3. »*Bussard*« és »*Reiher*«: teljesítményiskolára;

4. »*Minimoa*«, *Condor A) 2.; Weihe*«: teljesítményrepülésekre;

5. »*Habicht*«: műrepülésre és versenyekre.

A) és *B)* vizsgákra alkalmas motornélküli repülőgépek építése és beszerzése a már tárgyalt módon történik (a raj és szakasz nyersanyagból elkészíti, a század kezeli, a főcsoport elosztja, azonkívül a főcsoport központi iskolája is évenként kb. 20 gépet szállít). A többi gépet az N. S. F. K. vezetősége szerzi be az ipartól és osztja széjjel.

Műszerek: a Schulgleiternél és Grunau Baby-nél *nincsenek* műszerek. Teljesítménygépeknél, mint Bussard, Reiher, *variométer* és *sebességmérő* van. A Minimoa, Condor, Weihe és Habicht típusú gépeken *teljes műszerfelszerelés* (vakrepülési műszerek is), vitorlázógépeknél, amelyeket csörlővontatással használnak, sebességmérő van beépítve. A vitorlázó teljesítménygépeken szárnyfék van.

A siklógépek kiegyensúlyozására fel- és leszerelhető ólomsúlyokat használnak.

Vitorlázórepülőgépekhez használt csörlőgépkocsi külön szabadalom. A gyártó cég címe: Gefinal Apparate und Maschinenbau, Berlin, N. 4., Bernauer Strasse 80. Leírást és árajánlatot igénylésre küld.

A *C)* vizsgás vitorlázórepülők ellenőrzésére a vitorlázó repülőiskolák egy kétüléses kétkormányos vitorlázórepülőgéppel is rendelkeznek. Típusa: Kranich, készíti Flugzeugbau Schweyer, Mannheim.

Vitorlázógépek vontatására használt gépek:

Bücker, Heinckel, Focke—Wolf és Klemm gyártmányok.

Motoros vontatógépek farokcsúszójára helyenként lapátszerű lapot szerelnek, hogy a farokcsúszó a repülőteret fel ne szántsa.

A vitorlázórepülőgépek *műszaki ellenőrzését* (Geo) erre képesített mérnökök, anyagi ellenszolgáltatás nélkül végzik a század (Sturm) területén (munkaszolgálat).

A motoros repülőgépek műszaki ellenőrzésére a repülőtestület (N. S. F. K.) vezetősége rendel ki hivatásos ellenőrző mérnököket.

A LÉGIFORGALOM SZEREPE AZ EGYESÜLT ÁLLAMOK NEMZETGAZDASÁGÁBAN

A légiforgalom szervezettsége, útvonalhálózata és sűrűsége tekintetében az Egyesült Államok állanak vezető helyen a világ összes nemzetei között.

Ennek egyik oka az amerikai kontinens földrajzi adottsága, mely a légiforgalom által nyujtott előnyöket bármely európai államhoz képest hatványozottan kihasználhatóvá teszi. A légiutasforgalom és légiposta áldásos volta ott érvényesülhet igazán, ahol nem ritkán 4000—5000 km útvonalhosszakról beszélhetünk. A Newyork—San Francisco kb. 5000 km-es távolságot a használatban lévő legáltalánosabb típuson, a Douglas DC-3. utasgépen most 16 óra alatt lehet megtenni. A leggyorsabb összeköttetés felhasználásánál négy közbenső leszállás van egy gépcserével közbeiktatva. Említett típus utazósebessége használati magasságban (2000 m-en) 340 km/ó. Ugyanez a távolság vonaton közel négy nap út, tehát érthető, milyen nagy mértékben forradalmosította a repülőgép úgy az utas, mint a postaforgalmat.

Másik fontos tényező, ami Amerikában az új vonalak bevezetését nagyon megkönnyítette, az egy állam területén való vonalvezetések szinte korlátlan volta. Ugyanakkor az európai államok légiforgalmának kifejlődését politikai kérdések hátráltatták, sűrű országhatárok, útlevél- és vámkezelési eljárások a menetidőt megnyujtották.

De a legfontosabb körülmény az amerikai egyedekben és társas tömörülésekben egyaránt rejlő vállalkozási kedv, mellyel már kezdettől fogva felismerték a légiforgalomban rejlő gazdasági lehetőségeket. Ez az elv végre is arra vezetett, hogy az Egyesült Államokban vannak egyedül olyan magánvállalkozáson alapuló légiforgalmi vállalatok, melyek évről évre aktívummal zárják mérlegüket.

A légiforgalom megteremtésében tevékeny részt vettek nagy anyagi befektetésekkel a gyárak is. Ugy kezdetben, a 20-as évek közepén, mint jelenleg is, a legismertebb gyárak közül a Boeing, Glenn-Martin, Sikorsky, Douglas és Lockheed, sok millió dollárt áldoztak olyan új gépek szerkesztésére és megalkotására, melyekből nagyszámú katonai sériarendelésre nem is számíthattak.

A magánrepülőiskolák a repülőgépvezető személyzet utánpótlását, a gyárak és ipariskolák a kellő műszaki személyzetet aránylag sokkal nagyobb számban bocsátották a forgalmi vállalatok rendelkezésére, mint másutt.

Repülőterek betonkifutókkal való mintaszerű kiépítése csak a nagy forgalmi gépek alkalmazásával egyidőben indult meg, miután az Amerikában egyébként is igen fejlett magánrepülés miatt a füvesített repülőterek előbb is nagy számban voltak készen.

A földrajzi és gazdasági adottságok ellenére sem volt könnyű feladat a légiforgalmat fellendíteni. Míg más államokban egy, legfeljebb két vállalat, tetemes állami támogatás mellett tudta magát csak fenntartani, addig ott egy magántársaságnak semmi, vagy csak egészen kis támogatással küzdve kellett boldogulását kivívnia. Mire pedig egy-egy jelentős milliós nagyváros között a forgalom kialakult, már megjelent a versenytárs és gyakran rövid idő alatt elnyomta a kezdeményezőt.

Megvolt kezdetben annak a valószínűsége, hogy az erős verseny az üzembiztonság és műszaki szolgálat rovására fog menni, de elég volt egy kisebb balesetszéria ahhoz, hogy azonnal a biztonságot helyezzék a vállalatok előtérbe, éppen saját jól felfogott érdekükben. Minden évben nyilvánosságra kerülnek a légiforgalmi társaságonként részletezett baleseti statisztikák és a közönség érzékeny műszer módjára reagál ezen számokra, sokszor igazságtalanul. Hiszen a balesetek okai még az utasforgalomban is oly sokféléből adódhatnak, hogy egy bizonyos év adataiból nem lehet helyesen ítélni.

A biztonság érdekében történt a gondos meteorológiai szolgálat megszervezése, valamint az éjjeli és vakrepülésben képzett pilóták oly nagyszámú kiképzése, melyhez hasonlót csak Németország tudott felmutatni.

Jelszó a biztonsággal párosult sebesség. A biztonságot oly gondos körültekintéssel szervezték meg, hogy pl. míg 1930-ban minden 6½ millió berepült km-re esett egy végzetes baleset, addig 1938-ban már csak minden 20 millió km-en fordult ilyen elő, vagyis 8 év alatt a biztonság növekedése 300%-os volt.

Ezzel kapcsolatban érdekes megemlíteni a biztosító társaságok biztonság alapulvételével megállapított díjszabásait. 1939. év eleje óta minden utas jegyéhez egy 25 centes biztosító-szelvényt válthat kívánság szerint, mely őt 5000 dollárra biztosítja. Ez a díjszabás teljesen azonos a vasutakon érvényes díjszabásokkal, vagyis a biztosítók a vasutakkal egyenlő biztonságúnak ismerik el a légiforgalmat.

Az amerikai kontinens feletti légiforgalmat legnagyobbrészt 12—18 személyes, kétmotoros, mélyszárnyú, fémszerkezetű gépek bonyolítják le, de újabban a 47 üléses, négymotoros kivitelű Douglas DC-4. típus három gépét is üzembehelyezték. Hasonlóan négymotoros repülőcsónakok járnak a Panamerican Airways atlanti- és csendesóceáni vonalain. A gépek berendezése legtöbbször az európai mértéket felülmúlja. Kabinjuk fűtő- és szellőzőberendezéssel van ellátva, a hangtompítás pedig tökéletesnek mondható. A rendszerint két részre elkülönített törzs egyik részében a dohányzás meg van engedve. A kiszolgálás igen jó, a büfféből a jegy árába már belekalkulált szendvicseket és levest vagy kávét szolgál fel díjmentesen a stewardess, csak különleges ételek és italok árát kell megfizetni.

A sebesség elve a biztonságon kívül még a gazdaságosság és célszerűség elveit sem téveszti szem elől. Míg 1930-ban pl. az USA légiforgalmában egy utasnak 1 km-re való szállítási költsége 7 cent (kb. 36 fillér) volt, addig ugyanez 1939. év közepén már csak 3.5 centbe (kb. 18 fillér) kerül. Igy a viteldíj majdnem azonos az amerikai vasutak egységes kocsiosztály jegyének árával, hozzáadva a Pullmann (szalonkocsi) pótjegy árát.

A postaszállításban a városon kívüli levélre 2 centet, légipostalevélre pedig 3 centet kell ragasztani. E kis különbségre való tekintettel nagyszámban használják ki a lehetőséget annál is inkább, mert ha a közönséges postaszekrénybe ily magasabb értékű bélyeggel ellátott levelet dobnak az automatikusan — külön jelzés nélkül is — légipostával megy rendeltetési helyére.

A célszerűséget szolgálják a sűrű járatok. Míg pl. Newyork és Chicago

között 1934-ben napi hat oda-visszajárat közlekedett, addig ma ugyanezen a vonalon 24 járatpár van beállítva.

Így a repülőgépen éppen úgy lehet tetszés szerint választott legalkalmasabb időpontban közlekedni, mint vasúttal vagy autobusszal.

A forgalom biztonságát szolgálja a légiforgalmi személyzet aránylagosan magas fizetése. Kevés olyan munkaterület van, ahol a személyzet egyéni rátermettsége, felelőssége és hivatásának átérzett tudata oly magas fokon állana, mint éppen a légiforgalmi vállalatok személyzeténél. Ezért az ő anyagi létük megalapozásával igyekeznek a vezetők mindenen olyan terhet levenni alkalmazottaik válláról, ami őket a szolgálatban a legkisebb mértékben is gátolná.

1939. év júniusában a forgalmi vállalatok összes személyzete 11.750 fő volt, kiknek együttes évi fizetése 24 millió dollár (kb. 120 millió pengő). Nem szabad szem elől téveszteni, hogy mindez csak személyi járandóság.

Az itt következő táblázatban a foglalkozási ágak szerinti létszámot és szakképzettségnek megfelelő átlagos havi fizetés adatait olvashatjuk 1:5 arányban átszámított pengőértékben.

Foglalkozási ág			Létszám	Átlagos havi fizetés
Légi rész		Pilóták	775	3.375·— P.
		Másodpilóták	613	1.150·— P.
		Stewardessek	443	575·— P.
Földi rész	Műszaki részleg	Motor- és sárkányszerelők	3.300	750·— P.
		Műszaki segéd és hangárszemélyzet	2.500	450·— P.
	Forgalmi részleg	Forgalmi igazgatók	165	1.200·— P.
		Forgalmi repülőtérvezetők	300	700·— P.
		Meteorológusok	90	875·— P.
		Rádiótávirászok	600	700·— P.
		Forgalmi személyzet	1.600	650·— P.
		Irodai alkalmazottak	1.300	550·— P.
Összesen:			11.750 fő havi fizetése 10 millió P.	

Ha a táblázatban feltüntetett fizetések összegszerűen soknak is látszanak, vásárlóértékben azonban azoknak csak mintegy felét érik.

Lássuk ezekután, hogy a légiforgalmi társaságok jövedelme miből származik és azt hogyan használják fel. Pl. az 1938. évi forgalmi statisztika alapulvételével a bevétel 36%-a légipostából, 3%-a az expresszáruforgalomból és 61%-a az utasforgalomból eredt. Tehát utóbbi volt a leglényegesebb bevétel szempontjából.

A kiadások viszont így oszlottak meg: személyi járandóságok 36%, amortizáció 15%, üzemanyagok és kenőanyagok 12%, egyéb karbantartó anyagok 7%, biztosítási díjak 7%, hirdetési költségek 6%, kamatok 4%, adók 3%, különféle 10%. Az utóbbiból kerül ki a tiszta haszon is.

Miben áll az állami szubvenció? A légipostáért kötnek a postával szerződéseket a légiforgalmi vállalatok. Ezen a címen pl. 1932-ben 100,000.000 P jutott a vállalatoknak, míg a posta a légipostabélyegek eladásából ezzel szemben 30,000.000 P-t vett csak be. 1938-ban a támogatás már csak 65,000.000 P volt, a légipostabélyegek jövedelme pedig 63,000.000 P, ami gyakorlatilag azt jelenti, hogy a támogatás értéke 6 év alatt gyakorlatilag a nullával lett egyenlő.

A forgalom fejlődését eléggé mutatják az alábbi adatok: Míg 1930-ban a szállított áruk súlya 187 tonna, a berepült utaskilométerszám 165 millió km volt, addig 1938-ban 6500 tonna árut szállítottak és 1 milliárd 556 millió utaskilométert repültek. Vagyis 8 év alatt az áruszállítás 35-szörösére, a berepült utaskilométerek pedig 10-szeresére emelkedett.

Milyen munkát adnak az amerikai légiforgalmi vállalatok a repülőgépiparnak? 1938. évben amerikai vállalatok részére a gyárak 168 forgalmi repülőgépegységet adtak el, összesen 61½ millió pengő értékben, ami gépenként 360.000 P-nek felel meg.

1939. év újabb nagyjelentőségű lépést jelentett az amerikai légiforgalomban. A Panamerican Airways megnyitotta Boeing 314. típusú négymotoros repülőcsónakjaival az Európa—Észak-Amerika menetrendszerű légijáratokat, kétszeri hetenkénti járatokat Newyork—Southampton és Baltimore—Bermuda—Azorok—Lisszabon vonalakon. Az 1939. év májusa óta kiváló eredménnyel, baleset nélkül fenntartott forgalom véglegesen bebizonyította létjogosultságát és szinte határtalan fejlődési lehetőségeit. A járatok nem csupán erkölcsi és műszaki sikert, hanem komoly anyagi hasznot is jelentettek, amihez ugyan hozzájárul a jelenlegi megbénított hajóforgalom, de a közlekedés ezen módját a közönség megismerve és a gyors postaforgalmi lehetőségeket kihasználva, biztosnak látszik a további fejlődés a tengerentúli forgalomban. Ennek eredménye fentebb említett vállalat 1939 novemberi kérelme az amerikai kormányhoz, hogy a heti kétszeri járatot megfelelő átmenettel és a gépállomány további fokozatos beszerzésével napijárattá fejlesztesse ki.

Az eddigi adatokból kitűnik, hogy egy nemzetgazdaságban milyen jelentős tényezőt képezhet a légiforgalom, milyen nemzeti vagyont képvisel és milyen tömegeknek adhat megélhetést a helyesen vezetett légiforgalmi politika.

Hogy mennyire nem csupán nagyhatalmak kiváltsága a légiforgalom előnyeinek kiaknázása, arra a legjobb példát Hollandia szolgáltatja, mely szinte úttörő volt Amsterdam—Batávia járatával. Így juthatnak aránylag kis nemzetek is a légiforgalomban jelentős szerephez, melyért áldozatokat hozni sohasem hiábavaló.

vitéz Rákosi György mtv.

TÖRÖKÖT FOGTAM, DE NEM ERESZT...

Nyolc-tíz esztendeje lehet, hogy a hódmezővásárhelyi polgármesteri hivatalba beállított egy fiatalember. Magával vitte legújabb készítményét, egy repülőgépmodelforma szerkezetet. Szabályos törzse, farka, szárnya volt a gépnek, sőt még légcsavarja és mozgatható botkormánya is. A kis model váztestét nem vonta be vászonnal vagy papírral, hogy jobban látsson »belső szerkezete«.

— Megterveztem a világ legkisebb repülőgépét, — mondotta a fiatalember — ez a modelje, meg szeretném építeni. Csak az a baj, hogy — nincsen pénzem.

Családias város Hódmezővásárhely, hódmezővásárhelyi embernek Vásárhelyen nagy baja nem történhet. Régi, mulatós, hejehujás nagy családok elszegényedett sarjai számára is mindenkor szerezni tudtak egy darab kenyeret. Minden magyar ügy iránt szívesen és őszintén lelkesednek, amit az is bizonyít, hogy sehol az országban nem tartanak annyi március 15-i bankettet, mint itt.

. Vidéken szinte nyoma se volt még a világ legkisebb repülőgépe hódmezővasárhelyi feltalálásakor a repülésnek, érthető hát, hogy a vásárhelyi toronyalján nagy lelkesedéssel felkarolták a tervet. Maga a polgármester faggatta ki a feltaláló földit a repülőgép dolgáról és kezébe vette az ügyet, hogy a nemes szándék minél hamarabb testet ölthessen. Annyira ment a segítségben, hogy hivatalosan engedélyt adott a feltalálónak arra, hogy a gép építési költségeire társadalmi gyüjtést indíthasson. Elsőnek maga vette elő pénztárcáját és a gyüjtésindító pengőket leolvasta a meghatódott feltaláló markába.

Akkor még élt Vásárhelyen *Kalmár* Zsiga bácsi is, a híres-neves rostagyáros, jószívű, dolgos és tisztahazafiságú magyar ember volt.

— Kedves öcsém, pénzt ne várjon tőlem, de szívesen adok anyagot, munkaeszközt, műhelyt.

A feltaláló bevonult hát a rostagyárba és hozzákezdett a világ legkisebb repülőmasinájának megépítéséhez. Maga készítette el a főtartókat, bordákat, az összegyüjtött pénzből megvásárolta a szükséges fémanyagokat és hosszú hónapok barkácsolása után készen lett a repülőgép. Csak éppen motor kellett volna bele. De ahol nagy a szükség, ott van legközelebb a segítség: akadt egy lelkes szegedi magyar, aki egy eleget dolgozott kéthengeres NSU motorkerékpármotort hajlandó volt olcsó pénzen az ügy szolgálatába állítani. Motor volt már, a feltaláló légcsavart fabrikált, főtengelyt, tárcsát mesterkedett, beszerelte a kéthengernyi motort a kis gepbe és — nyilvánosan bemutatta az alkotmányt.

No, nagy híre volt a dolognak. Ujságok cikkeztek róla, különösen a helybeli sajtó. Hogyne tette volna, mégis csak nagy dolog volt az, hogy helyben, Hódmezővásárhelyen megépíti egy lelkes munkanélküli fiatalember a világ legkisebb repülőgépét.

A nagy szeretethullámban sorra vitte készítője a kis repülőgépet a környékbeli falvakba, városokba, alkalmas helyiséget kerített, beállította a masinát, benzint töltött a tankjába és a tolongó kíváncsi érdeklődők előtt berántotta a motort. A légcsavar szaporán pergett a szobabemutatón, el is húzta a gépet, a föltaláló ott ügetett mellette, belenyúlt, fordultatta erre-arra és amikor a guruló masina bele akart menni a szemközt levő falba, idejében leállította a motort.

Tíz-húsz fillért mindenki szívesen adott a belépőjegyért és úgy látszott, hogy a feltaláló összespórolgatja az esetleges világkörüli repülés üzemanyagköltségét is, ha történetesen nem kapok valamelyik jóbarátomtól egy 7—8 méter hosszú gumikötelet. A gumikötél a jóismerős repülőgépén a futómű rúgózására szolgált, elavult, de nekünk nagyon jó volt arra, hogy hintát kössünk belőle a kisfiamnak.

Mindez Szentesen volt és egy nap beállít hozzám a vásárhelyi feltaláló.

— Hozta Isten, — mondom — tudom miért jött, majd írunk magaról itt is, hadd tóduljanak az emberek gépnézőbe.

Az ipartestület nagytermét szerezte meg a bemutató céljaira, mondani sem kell, már az első nap megrohanták az érdekes látványosságot, hiszen akkor még eltévedt repülőgépet sem láttak az arravalósiak.

Nem is lett volna baj, ha a vásárhelyi feltaláló beéri az ujságreklámmal, de még röpcédulákat is nyomatott, amelyen azt hirdette, hogy a világ legkisebb repülőgépével 800 métert repült már Hódmezővásárhely és Szeged között a Tiszaszigeten. No, ha repült vele, akkor felszálltatjuk.

— Nagyon szívesen megtenném, — szabódott a repültető indítványra a feltaláló — de nem tehetem.

— Ugyan miért nem?

— A motornak könnyűbenzin kell, vagyis inkább benzin-benzol keverék, az itt kapható nehéz benzinnel nem éri el a szükséges fordulatszámot.

Félóra mulva megkapta a szükséges benzin-benzolt.

— Hát akkor akár repülhetnénk is már...

— No, az nem megy olyan könynyen, mert még a légcsavarral is baj van. Az, ami most van rajta, túlnagy, a kisebbet kellene rászerelni, de nem lehet, mert új tárcsa kell a kisebb légcsavarhoz.

Ha kell, hát kell, ez ellen nincs apelláta és mivel véletlenül fogyóban volt a repülőgépbemutató belépőjövedelme, magamra vállaltam a tárcsakészítés költségeit, nehogy valaha rámolvassák, hogy repülhetett volna, ha tárcsát szerzek neki.

Két napig öntötték, reszelték, csiszolták, esztergályozták, fúrták, illesztgették, mire kész lett az acéltárcsa. Belekerült vagy 18 pengőbe, de ennyit minden tisztességes ember rászánt volna. Felszereljük az új tárcsát, fel a kisebb légcsavart, de még mindig nem indulhattunk a Felsőpártra, ahol akkor még nem

sportrepülőtér volt, hanem amolyan egyszerű hétköznapi tehénlegelő.

— Most már repülhetnénk, ha volna engedélyünk....

— Milyen engedélyre gondol?

— Kétfélére: az egyik a városé legyen, hogy megengedi a területén a bemutatót, a másikat pedig a minisztérium adja, mert anélkül nem szabad repülni.

Láttam, hogy ódzik a bocskora, de nem fújtam visszakozzt. Most már végigcsinálom, — gondoltam — meglátjuk, mire visszük. Egy telefonba került a városi engedély és egy interurbántelefonba a minisztériumi. Még írást is adtak róla.

— Ha gumicúgunk lenne, akár most nekivágnék, — mondotta a feltaláló. Azt már igazán nem gondolhatta, hogy annyira fel vagyok szerelve repülőgépgyártáshoz, hogy még a hintakötelünk is gumicúgból van. Leakasztottam hát a fáról, sajátkezűleg vittem el a repülés nagy előharcosának. Más feltaláló örült volna a gumicúgnak, ő bizony fanyalogva tekergette fel a két kis futókerék tövére.

Persze, mindez nem a kettőnk dolga volt csupán, belesegítettek már a többi nadrágos emberek is, a feltalálónak repülnie kellett, ha jót akart.

Fuvart kerítettünk kifuvaroztuk a tetszetős külsejű, fecskeforma repülőalkotmányt a tehénlegelőre és Isten nevében útnak engedtük a feltalálót. De — nem ment.

Előbb a kipuffogócső körül volt valami baj, aztán meg a motor nem akart kellően bemelegedni. Lehet, hogy ebben igaza volt, mert legalább 10 fokos kemény, bőrcsípő hideg volt. Vagy 500 főnyi kíváncsi bámészkodott az előkészületek körül, majd megéljenezték a feltalálót, amikor nagynehezen beleült a kis masinába, teljes gázt adott és elindult. Még el is szaladtak előle, meg az oldalától, jaj, nehogy leüssön valakit a lábáról.

Ment is a kis masina óránként vagy 10 kilométeres sebességgel. Gurult, döcögött, megint gurult, megint döcögött, aztán nagyot köhhentve leállt.

— Lefogja a hó a kerekeket! — állapította meg a feltaláló a gépből.

No, majd nem fogja mingyárt!

Jórészt katonaviselt férfinépek fagyoskodtak a legelőn. Parancs sem kellett nekik, kettősrendekbe felsorakoztak és a repülőgép előtt a nekifutás irányába addig futólépéseztek oda-vissza, míg a kétcentis porhót le nem taposták olyan simára és keményre, mint az aszfalt.

Minek mondjam tovább: a taposás se segített. Baj persze nem lett a dologból, a feltaláló szépen összecsomagolhatta a világ legkisebb repülőgépét és hazavihette Vásárhelyre gumicúgostól, benzin-benzolostól, újtárcsástól együtt.

Nem volt ebben a dologban semmi csalafintaság. A lelkes fiatalember jót akart, szépet csinált, jót csinált, elkapta egy kicsit a lelkesedés túlbuzgósága, el az emberek hasonló fokú csodálkozása. Míg csinálta a kis gépet és míg mutogatta, mindig csak arra gondolt, hogy no, ha majd repül vele, hogyan lesz, mint lesz. Anynyira elképzelte, hogy már maga is elhitte.

Mindez tíz esztendővel ezelőtt volt, amikor még számontartották, hogy mit is írtunk alá Trianonban. Ma már az ilyen rajongóból legalább tisztességes fizetésü szakmunkás lehet valamelyik repülőgépgyártó műhelyben, ha nem is találhatja fel mingyárt a világ legkisebb repülőgépét.

(R.)

ELŐKÉPZÉS: KIVÁLASZTÁS

Írta: **STEF TIBOR**

A »Magyar Szárnyak« karácsonyi számában három értekezés jelent meg motornélküli repülésünk kifejlesztésének terveiről és a motoros repülő előképzéssel való kapcsolatáról. Hogy a teljes tárgyilagosságot megóvjuk, szükséges, hogy e fontos kérdésben azok véleményét is kikérjük, akik magával a motoros kiképzéssel is foglalkoznak és akiknek a keze alá kerülnek a motornélküli előképzésben részesült motoros pilótanövendékek. Célszerűnek tartanám tehát, ha ugyanezen témakörben megszólaltatnánk motoros oktatóinkat is. Lássuk, hogy mit jelent az ő szemükben a motornélküli repülő előképzés.

Annak áldásos eredményét legfeljebb 3—4 év mulva tapasztalhatjuk, midőn a jelenlegi motornélküli repülő fiatalság a vadász- és bombázógépek kormányához kerül. Amíg ez az idő elkövetkezik, minden vélemény csak külföldi tapasztalaton vagy egyéni megítélésen alapulhat. Mindenesetre azoké lesz az igazság, akik olyan módon fogják értékelni a motornélküli előképzést, mint azt a motornélküli repülés hazájában tették.

Az eddigi értekezések a motornélküli repülés részleteire térnek ki. Ezen felül szükséges, hogy a motornélküli előképzés lényeges értékeit hozzuk előtérbe. Erre vonatkozólag bátor leszek — mint egyidejű motornélküli és motoros repülő oktató — néhány olyan észrevételt tenni, amelyeket eddigi tapasztalataim alapján szűrtem le.

Legelőször is szegezzük le azt a sokaknak fájó, de való igazságot, hogy egy »A«, »B« vagy éppen »C« vizsgás motornélküli repülő gépvezetői értéke a nullánál alig valamivel több. A motoros kiképzés szempontjából e téren előny csak abban tapasztalható, hogy nem kell elmagyarázni a növendéknek a kormányszerveket és azok használatát. Szerintem teljesen téves úton jár tehát az, aki a motornélküli repülésben csak a gépvezetési előképzést értékeli. Ezt az előnyt egy kis érzékkel bíró, de motornélküli repüléssel nem foglalkozó pilótanövendék öt kétkormányos kör alatt biztosan behozza. Jogos az a panasz is, hogy a siklórepülők feleslegesen dolgoznak a motoros gép kormányával és ezt a munkakedvet bizony sokszor nehéz is lelohasztani. Ettől a betegségtől csak azok a motornélküli repülők mentesek, akik már megtanultak a nagyteljesítményű vitorlázógépek kormányával is bánni.

Ha igaz a fenti megállapítás, akkor ne verjünk most a csörlő és lejtőmenti siklórepülő kiképzés hívei közé éket, hiszen mindkettőnek a célja a gépvezetés elemeinek elsajátítása, amely tapasztalataink szerint a motoros kiképzésben lényeges előnyt nem jelent.

Ezekután nyilvánvaló az is, hogy a sikló és vitorlázó iskolagép típusoktól sem függ az előképzés sikere. Kívánatos azonban, hogy a motornélküli repülő kiképzése során az érzékeny kormányú gépekkel is minél jobban megismerkedjen. A gazdaságosság elve pedig olcsó és könnyen javítható iskolagépet követel meg.

Ha már most úgyszólván minden eddigi, köztudatban szereplő előnyt félretettünk, hol keressük a motornélküli repülés értékét a motoros repülés szempontjából?

A világhatalmak légihaderejük utánpótlását már évek óta innen merítik.

Nézetem szerint a motornélküli repülő előképzés értéke abban összpontosul, hogy a növendék a kiképzés folyamán megismeri a repülés írott és iratlan törvényeit, repülők között él, dolgozik és fárad a repülésért, vagyis *lélekben igazi repülővé válik!* Aki két-három éven át tűző napsütésben vagy zuhogó esőben-hóban vasárnapról-vasárnapra bajtársaival együtt cipeli a gépet a hegyre, — mert tudja, hogy ő érte is megteszi a többi ugyanezt és mert egy, a motoros repülő szemében mit sem érő néhány másodperces siklórepülés lesz a jutalma — az él-hal a repülésért. Ezzel már kiérdemelte a további kiképzés jutalmát. Ilyen növendék a motoros repülésben is bajtársias önfeláldozó, edzett és bátor pilóta lesz.

Biztos, hogy aki ezt az iskolát járta ki, azt a repülés iránt érzett szeretete és rajongása hozza a repülők közé és nem a tetszetősebb egyenruha. A motornélküli kiképzés automatikusan szelektál. A statisztika igazolja, hogy a jelentkezők 20—30%-a éri csak el a »C« vizsgát!

A motoros oktató a motornélküli előképzéssel bíró növendéknél még gyakorlati előnyt is talál. Hiányzik ezeknél az első egyedülrepülés láza, hiszen már gyerekkorukban is egyedül repültek, persze vitorlázó gépen. A műszerek ismerete, a légköri jelenségek, a tájékozódás, a gép szerkezete és a repüléssel kapcsolatos összes, itt fel nem sorolható többi tudnivaló ismerete mind-mind a motornélküli repülők közismert előnyei. De amikor előképzésről van szó, a motoros oktatók szinte szándékosan nem vesznek minderről tudomást, hanem pusztán a gépvezetési készséget keresik a motornélküli repülőben és ha ezt nem találják tökéletesnek, már kész is a lesujtó vélemény.

Az elmondottakból következik, hogy nem a motornélküli siklókiképzés vizsgafokától és rendszerétől függ a siker, hanem elsősorban a nevelő szerepet betöltő oktatóktól és attól a fáradságos kiképzési időtől, melyet a siklórepülő növendék az egyesületi repülőéletben eltöltött. *Ha tehát gyorstalpaló módszerekkel próbáljuk az előképzést megvalósítani, katasztrofális eredményekre jutunk* és ami még nagyobbá teszi ezt a bűnt, az az, hogy csak 3—4 év mulva vesszük észre tévedésünk. Ezért nem nevezhetjük előképzésnek a »B« vizsgát, különösen ha azt a növendék rövid idő alatt, táborban vagy tanfolyamon szerzi meg úgyszólván fáradság nélkül. Egy testi munkát alig végző csörlő »B« vizsgás, aki gépét félméternél magasabbra sohasem vitte, szükségképpen nélkülözi az előképzés fentebb kifejtett értékét és marad pusztán az az öt kétkormányos repüléssel is behozható gépvezetési tudás, amelyet 40—50 siklórepülés alatt elsajátíthatott. Ha tehát az igazi értéket képviselő **jellembeli kiképzést és az automatikus szelekciót tekintjük a motornélküli előképzés céljául,** akkor a kiképzésnek lassúnak és fáradságosnak kell lenni, olyan oktatók vezetése mellett, akik nemcsak a gépvezetés mesterei, de növendékük »lelkipásztorai« is.

Ebben a felfogásban hivatását a lejtőmenti kiképzés a jelenlegi csörlő rendszernél jobban teljesíti és ez utóbbi mindig csak a szükségből adódó megoldást jelentheti a motornélküli előképzésben.

De essék szó az I. fokú motoros kiképzésről is. *Ha a pilótaállomány-*

ban minőségre törekszünk, ne bízzuk a kiválasztást teljesen a motornélküli előképzésre, hiszen a motoros repülés olyan feladatok elé is állíthatja a növendéket, amilyenekkel a motornélküli repülésben nem találkozott és annak megoldására esetleg nem képes. *Legyen kiválasztás a motoros kiképzés folyamán is,* mert nem lehet helyes az, hogy pusztán az egyesületek kiképző kereteinek versengése miatt minden növendékből mindenáron pilótát faragjunk. Nincs az az orvosi vizsga, vagy motornélküli sikló előképzés, amely kiválaszthatná a feltétlenül alkalmasakat vagy tehetségeseket. Tehát a kiválasztásnak a motoros kiképzés folyamán is folytatódni kell. Erre az oktató hivatott, aki a növendékkel közvetlen kapcsolatban áll. Tapasztaltam, hogy 30—40 kétkormányos felszállás után élesen elválasztható a tehetséges növendék a tehetségtelentől. Lényegesen több növendéket kell tehát a kiképzésbe bevonni, mint ahány kész pilótára tulajdonképpen szükség van. Az így előálló üzemanyagveszteség elenyészően csekély ahhoz a kárhoz képest, amelyet egy-egy mindenáron kiképzett kétbalkezes repülőnövendék okozhat. Az elmult év statisztikája, azt hiszem, teljesen igazolja állításomat. Ne lágyítsa ezen a téren a szelektáló oktató szívét az, hogy számos kiváló pilótánk a régi kiképzési rendszer mellett csak háromjegyű számmal kifejezhető kétkormányos felszállás után ment el egyedül. Ma más a gép és az oktatási rendszer és van bő pilótaanyag, de nincs felesleges fillér és idő. Képezzük ki a tehetségeseket, mert biztos, hogy ezekből kiválóbb pilóták lesznek, mint a nehezen tanuló növendékekből.

A pilótaelőképzés láncolatából ma még hiányzik egy összekötőszerv a motornélküli és a motoros repülőkiképzés között.

Ez a vitorlázó repülés gyakorlati központja, hol az eddigi elgondolások szerint nemcsak mindenki számára hozzáférhető kiképzés és sportrepülés folyna, hanem az egyesületek által kiképzett tömegek közül kiválasztaná a motoros kiképzésre vágyó érdemeseket is. Itt nyílna mód legelőször arra, hogy a növendékek elméleti és gyakorlati felkészültségéről meggyőződjenek. A jellembeli tulajdonságok egyidejű figyelembevételével volna azután csak mód arra, hogy 2—3 hetes táborszerű élet után *kiválasztott pilótaanyag kerüljön a motoros kiképző keretekhez.*

Visszaemlékezések a hőskorból

A »Magyar Szárnyak« című kitünő képekben és repülőéletben gazdag kis magyar repülőfilm, — amelyet nagy sikerrel mutattak be a *Magyar Szárnyak* legutóbbi matinéján a Fórumban — van egy rész: *nagyteljesítményű vitorlázógépek keringenek a Hármashatárhegy, a magyar Wasserkuppe fölött.* Látványos, szép repülést mutat a film és el kell egyszer már néhány szóval mondani: *hogyan született meg a hármashatárhegyi repülés.* Ma, amikor gép-géphátán szorong (hálistennek!) odafent és amikor nagyobb repülő- és közönségforgalma van a hegynek vasárnaponként, mint sok divatos szórakozóhelynek, magától értetődő és természetes valaminek veszik az emberek a hármashatárhegyi »nagy életet«. A repülőnövendékek — akik sűrűn lebbennek a völgy fölé a pillefehér siklógépekkel, azt hiszik, hogy mindig ilyen nagy üzem volt a hegyen...

— Pedig nem így volt, — mondja az egyik ismert magyar vitorlázó — amint a hegyről lefelé sétálunk a kényelmes irtáson a völgybe. — Talán a mai fiúk nem is gondolják, hogy *milyen volt a hármashatárhegyi repülés hőskora.* Milyen? Körülbelül ilyen:

— Egyetlenegy hangárféle állt a hegyen, az is nagynehezen épült meg, amikor mi kijártunk néhány esztendővel ezelőtt. Télen, nyáron, ősszel, tavasszal, igencsak mindennap. Pénzünk nem volt, gyalog vágtunk hát neki a hegynek, nem járt erre autobusz és a nagy egyesületek sem büszkélkedtek még tagszállító teherautóval.

— Fent voltunk nagynehezen a hegyen, de a starthelyre eljutni valóságos kínszenvedés volt. *Az erdőben nem engedtek utat vágni, úgy kellett hát az erdőn keresztül cipelni a gépeket.* Hegyére állítottuk hát a Zöglingeket, úgy cipekedtünk a fák között. Lefelé még istenes volt az út, de vissza föl már büntetésnek számítódott.

— A birtokosok nem jószemmel nézték a röpködést. *Az erdőkerülők az erdőt féltették, a földtulajdonosok meg a vetést, termést.* Nagynehezen megengedték, hogy az indulás helyénél néhány fát kivágjunk, éppen csak annyit, hogy szorulva elférhessen egyetlen gép. Persze, ez nem volt elég, tágítanunk kellett az irtást. Nappal nem tehettük meg, jóidőben éjszaka sem, mert az erdőkerülők sűrűn jártak. *Telenként szöktünk hát ki éjszaka. Fűrészt, kisbaltát vittünk a kabátunk alatt.* Ha valaki akkor megfog bennünket kabátalatt az »öldöklő« szerszámokkal, *bajosan hitték volna, hogy — a magyar vitorlázórepülés fejlesztéséhez kellenek ezek az eszközök.*

— Majd lefagyott a körmünk, amikor dideregve, fagyoskodva fát irtottunk éjszaka. *A kézifűrészt csak lassan mozgathattuk, már csak azért is, hogy mennél kisebb áruló zajt csapjunk,* szintúgy a kisbaltával is csak nehezen haladtunk. Végezetül pedig el kellett szállítani a nagynehezen kiirtott fát a helyszínről. Bizony: úgy cselekedtük meg a dolgot, hogy az erdőkerülő falopásnak vehette. *Ügyelni kellett, hogy ne reánk gyanakodjanak...*

— Azóta már aranyvilág van itt! Az egyesületek megegyeztek a földtulajdonosokkal, kibérelték a földet, hogy a termésben, vetésben ne tegyünk kárt, amikor leszállunk, vagy cipekedünk. Azóta ballonkerekes szállítókocsin görgetjük le a széles, kényelmes irtáson a siklógépeket és két-három fiú játszva végzi ezt a munkát. Azóta rendezett utak, rendes közlekedés van itt, a közönség szívesen kijár nézelődni, érdeklődni és — hálistennek — *szinte gombamódra szaporodnak a vitorlázóegyesületek.* Nyüzsögnek az oktatók, növendékek, repülést, repülést követ. Szemre úgy fest, hogy ennél már többre nem is vihetjük... Pedig a legtöbb tennivaló most következik: annyi a növendék, olyan nagyszerű számtani haladványban szaporodnak a repülnitanulók, hogy *a mai gépállományt sürgősen szaporítani kell.* Akármilyen gyorsan, zavartalanul megy is az üzem, sokat kell várakoznia a sorrakerülőnek, magyarán: még mindig nem repülnek a fiúk annyit, mint amennyit kellene. Azért mondom, hogy: kellene, mert annyit sohse repülhetünk, amennyit a növendékek — *szeretnének. A repülés az egyetlen tantárgy, amelynél kevesli a tanuló a tananyagot...*

Az ujságírók és a repülés

Kedves Magyar Szárnyak!

Irtózom a küldöttségesditől és a hivatalos helyeken való eljárásoktól, mégis megtörtént velem, hogy az elmúlt napokban feketébe öltöztem és szabályos előterjesztéssel tisztelegtem az ujságirók és a repülés dolgában legilletékesebb tényezők: az Országos Magyar Sajtókamaránál, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnál és a Magyar Aero Szövetségnél. Megvallom: nem riasztó dolog egyik sem, mert mindhárom helyen kedvesen, sok szeretettel, nagy megértéssel fogadtak és minden bizodalmam megvan a körlátogatás óta, hogy egy padba ültessék ezentúl az ujságirókat és a repülőket.

Eddig egy paddal előbb ültek az ujságirók a repülésben és — ez volt a baj.

Húsz esztendeje lesz idestova, hogy ujságiró vagyok. Öngyónás ez félig-meddig, bizonyos dolgokat meg is kell vallani, — így tanultam meg, mi az ujságiró. Szerintem: a világ legjobbszándékú embere, akinek egyetlenegy bűne van, az, hogy mindig másnak akar jót tenni. Még a legdörgedelmesebb és legbátrabb támadócikkben is van jó, az, amit az ujságiró szolgálni akart a cikkel. A magyar ujságiró pedig olyan, mint a magyar gyalogoskatona: egy kicsit tüzér is, trén is, műszaki is, lovas is. Mindenből többet tud, mint a nagy nemzetek ujságirója. Egy angol ujságirónál — mondják — nem lapszus, ha elvéti Budapesttel Bukarestet, a magyar ujságiró viszont véletlenül sem téveszti össze Londont, a themseparti metropolist London-nal, az íróval, csak egy »bűne« van: — túlcizellálja minden témáját. Egyrészt, hogy önmagának jobban tessék, amikor írja, másrészt, hogy mestermű legyen. Egy kicsit a történelemnek is adunk, nemcsak az olvasónak és legbelül azt hisszük, hogy írásműveinknek tovább kell élniök huszonnégy óránál. Mindebből következik; hogy a legtöbbször túlságosan megszeretjük az érdekesebb témát, így a repülést is. Olyasmiket irunk, hogy »a felszabaduló sas magasbalendülő ereje« vagy »rögtől való felszabadulás«, »a levegő óceánjában fickándozás«, holott a repülés manapság már éppen olyan menetrendszerű és magától értetődő megszokottság, mint a rádióműsor és a gyorsvonat. Ha bármelyik kollégámnak azt a »tip«-et adnám, hogy írjon riportot arról, hogy menetrendszerűen leutazott a délutáni gyorsvonattal Békéscsabára, vagy hogy a rádió reggel tornát igért és pontosan betartotta — bizonyosan kinevetne. Nem volna hajlandó rajongani a gőzmozdonyos, Pullman-kocsis gyorsvonatért, vagy a lakihegyi rádióleadást közvetítő készülékért. Csak éppen a repülés az, amiért rajongunk.

Nem mondom: csodálatraméltó találmány a vasút, még csodálatraméltóbb a hangot levegőn át házhoz szállító rádió, — de milyen régen túlvagyunk már azon, hogy csodálnivalóságán töprengjünk. A repülést viszont még mindig jómértékben csodálatraméltónak hiszik sokan, — mert nem repülők — illetőleg nem voltak vagy lehettek még annyira utasok a repülőgépen, mint az autón vagy vonaton. Magyarán nem szokták meg.

Ebben viszont az ujságirók nem hibáztathatók.

Nem repülhettek eleget ahhoz, hogy megszokják. Nem volt alkalmuk hozzá. A vezető magyar napilapok néha-néha megteszik, hogy repülőgépre ültetik munkatársaikat, de akkor sem a repülés a fontos, hanem az esemény, amelyhez repülőgéppel utazik el. Következésképpen legalább két riport születik egyik tárgyilagosan a nagy eseményről, a másik rajongva a repülésről.

Ha megnéznők a légiforgalmi repülővállalatok utasainak névjegyzékét, nagyon kevés ujságirót találnánk. Sokkal több gyárost, kereskedőt, pénzre nem néző globetrottert, nagyvonalú művészt, diplomatát. A sajtó egyelőre még nem olyan jól jövedelmező mesterség, hogy az ujságiró adódó nagy útjain repülőjegyet válthatna.

Marad a sportrepülőgép. Ebben pedig mindig — utas az ujságiró. Soha senki nem ismertette meg a repülőgéppel, következésképpen csodálja a mögötte ülő pilóta képességeit, »idegnélküliségét«, merészségét és bátorságát, — áradozó sorokat ír a rettenthetetlen szárnyas emberről. Hát ez sincsen rendben, mert a repülőgépvezetést mindenki megtanulhatja éppen úgy, mint az autóvezetést, csak — minthogy az emberek különfélék — az egyik autóvezetőből versenyző, a másikból túra- és sebességkedvelő úrvezető, a harmadikból kenyérkereső, pontosan vezető sofőr lesz. Dehát mindezt nem tudhatják az ujságirók, mert nem repülők. Nem lehettek a repülés művelői mindeddig, pedig tudom, legszívesebben azok lettek volna.

Úgyis mondhatnám, hogy nem szakértők a repülésben. Hogy ezért a megállapításért se a repülők, se a kollégák meg ne szólhassanak, sietve megmondom, hogy a magyar sajtó éppen arról híres, hogy megbízható szakemberei vannak. Tárgyalásról a törvényszéki rovatvezető, sikkasztásról, rablógyilkosságról a rendőrségi rovatvezető, részvényekről, terménypiacról a közgazdasági rovatvezető, színielőadásról, hangversenyről, képzőművészeti alkotásokról, tárlatról, művészeti rovatvezető, politikáról a politikai munkatárs, futballsportról a sportujságiró ír szakavatottan, csak — a repülés szabad tér. Innen következik azután, hogy ha kisiklik egy expresszvonat és húsz halott marad a helyszínen, az tíz sor. De ha lezuhan egy repülőgép és öt halottat produkál — nagy cikk lesz belőle. A sajtó és nyomában a közvélemény ezért látja minden vonatkozásban »emberfelettinek« a repülést.

Hát azért szerkesztettem előterjesztést, azért látogattam meg feketében, aktatáskával az illetékeseket, hogy a repülő ujságiró helyébe ujságiró repülő lépjen. Azon fáradozom, hogy a jövő tavasszal megrendezhessük az ujságirók repülőtanfo'yamát. Minden fővárosi, nagyobb vidéki napilap s minden repüléssel szívesen foglalkozó folyóirat küldje el majd egy-egy alkalmas munkatársát, hogy — repülőt nevelhessünk belőlük. Ha repülésről csak az ír, aki maga is repül, sokkal többet segíthetünk és kevesebbet árthatunk a magyar aviatikának.

Raczkó Lajos.

HÍREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

A finn repülőcsapat erejét különféle külföldi források 150 elsővonalbeli repülőgépre becsülik. A gépek egyharmada vadászrepülőgép. A szárazföldi és vízi felderítőgépek száma kereken 75. A többi 25 bombázó és távolfelderítő. A gépeknek mintegy a fele vízirepülőgép. A repülőcsapat teljes létszáma 1000 fő körül van, 200—300 pilótával. A szárazföldi repülőalapok száma körülbelül nyolc, a vízieké hat. A repülőgépanyag elég öreg és vegyes. Új angol, olasz és amerikai gépekkel, önkéntes pilóta- és repülőszemélyzettel igyekeznek a repülőcsapatot megerősíteni, a nagy számbeli túlsúlyban levő szovjetrepülők ellen.

A F. A. I. — nemzetközi légisport szövetség rendkívüli ülést tartott a háború miatt nem párizsi székhelyén, hanem Bernben. Bibesco herceg elnöklete alatt a választmány el is határozta, hogy Bernben irodát létesít, hogy a szövetség működése a háború alatt is folytatható legyen. Az ülésen elhatározták továbbá, hogy a rekordhitelesítést és a nemzetközi gépigazolványok kiadását a jövőben is fenntartják. A F. A. I. az ezévi repülőteljesítményi aranyérmet nem adja ki. Bekapcsolódik a nemzetközi vöröskereszt munkájába és az érdekelt aeroklubbok útján tevékeny részt fog venni a fogságba került pilóták és repülőszemélyzet segítésében, az eltűntek felkutatásában. Az F. A. I. örvendetes munkája nagy ellentét a világháborúhoz viszonyítva, akkor tudniillik minket és a központi hatalmak aeroklubjait egyszerűen kizárta soraiból és kapuját becsukta.

Loktionow orosz repülőtábornok, aki az utóbbi években a vörös légiháderő parancsnoka volt, magas beosztásából az orosz hadügyminisztérium helyettes népbiztosává lépett elő és Vorosilov helyettese lett. Az orosz légiháderő leendő parancsnoka, svájci hírforrás szerint, Smuskievicz repülőtábornok lesz.

Amerikai repülőgépek az európai harctereken már megjelentek. A Curtiss P 75. és 36-os vadászokkal a franciák sokkal jobban meg vannak elégedve, mint a saját Morane 406. géppel. A Lockheed 14. távolfelderítő és könnyűbombázót is dícsérik. A Martin bombázókról már eltérők a vélemények. A háromkerekes (triciklifutós) új Douglas-bombázókra előbb át kell iskolázni a pilótákat, azok még bevetésre nem kerültek.

Lindbergh ezredes »lemondása« az amerikai légügyi tanácsban viselt tisztségéről, rendkívüli feltűnést keltett. Az amerikaiak hajdan oly népszerű és rendkívüli tekintélyű kiváló pilótája kétségkívül nem önszántából fordított hátat a repülés ügyének. Lindbergh az elmúlt évben nagy tanulmányutat tett meg Európában. Járt az oroszoknál, Német-, Angol-, Francia- és Olaszországban. Visszatérte után a tapasztalatairól jelentést tett és többször nagy elismeréssel nyilatkozott a német repülésről és iparról. Állítólag a mai időben túlságosan németbarátnak találták és a francia, angol milliárdos megrendelésen dolgozó ipari körök kíméletlen nyomására kellett távoznia. »Lindy« a mesterséges szívvel fog állítólag foglalkozni. Aki annyira vérbeli pilóta, mint ő, bajosan fog a neki kiosztott szerepben megmaradni.



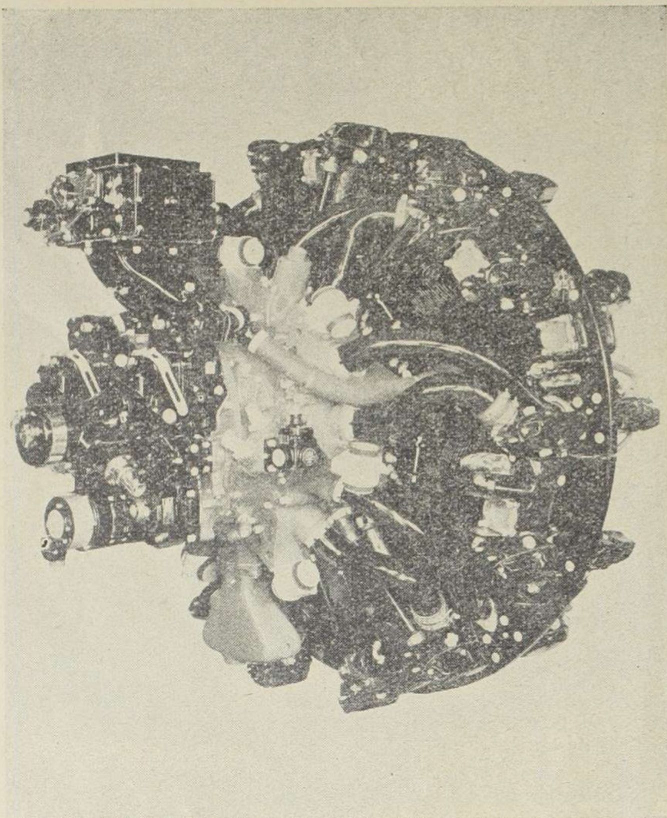
Varsányi hdgy rajza

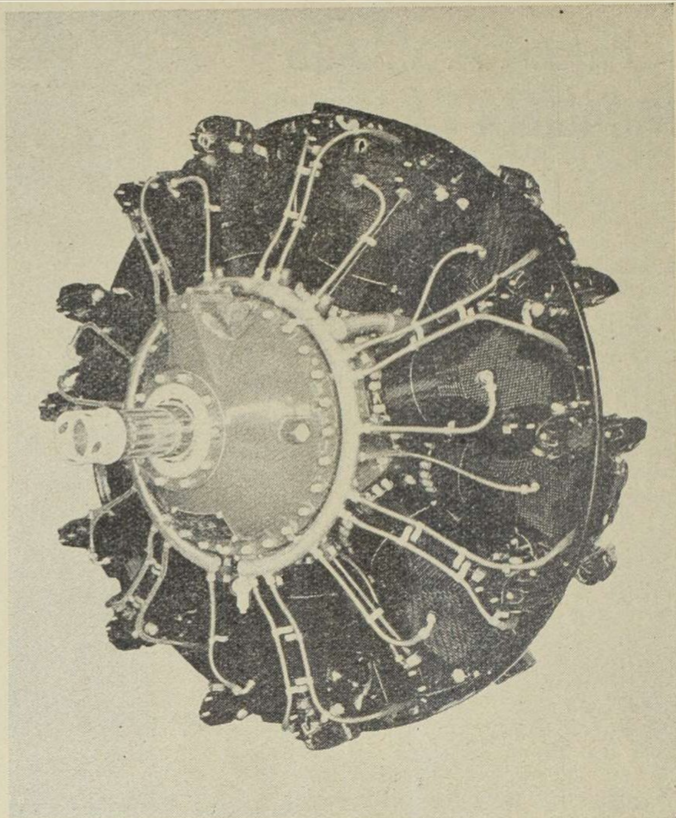
A háborús veszteségek Angliában és Franciaországban alacsonyabbak, mint az elsötétítés által okozott városi és országúti forgalmi balesetéké. Volt olyan hónap, amelyikben a balesetek száma az ezret elérte.

CSÖRLŐOKTATÓI TANFOLYAMOT RENDEZ A MAGYAR AERO SZÖVETSÉG

A MAESz január hónapban az A kategóriába tartozó vitorlázó egyesületek részére 4 hetes csörlő oktatói tanfolyamot rendez, melyre a B kategóriába tartozó egyesületek is küldhetnek oktatói kiképzésre jelentkezőket. A tanfolyam költségeit (elhelyezést és oktatást is) a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap fedezi.

A MAESz az egyesületeket külön felszólítja jelentkezésre.





WRIGHT MOTOROK

MEGÉPÍTETTÉK AZ 1600 LÓERŐS CSILLAGMOTORT

A mult hónap folyamán tette közzé az amerikai Wright Aeronautical Corporation (Paterson, New-Jersey) a világ egyik legrégibb és legnagyobb repülőgép-motor gyára az 1939. évi októberében gyártott motorainak részletes adatokkal ellátott jegyzékét (katalógusát). Új konstrukciót nem látunk köztük, azonban az adatoknak annál bővebb tárházára bukkanunk és betekintést nyerhetünk egy amerikai mammutüzem mérnökeinek és munkásainak műszaki teljesítményéről. Kilenc sorozatba tartozó, összesen 45 motortípus készült ez év folyamán. A Wright-gyár eddigi hagyományaihoz híven, idén épített valamennyi motorja ismét egy, illetve kétsoros csillagmotor. Egyrészük pl. a Whirlwind »E« és »F« sorozatba tartozók áttétel nélkül kerülnek szállításra, más sorozat, pl. a Cyclone »7«, »F 50«, »F 60« és »B« motorai közt vannak áttételezettek is, azonban a Cyclone »b 100«, »G 200« és a Double Row Cyclone 14 (R 2600) sorozatba tartozó valamennyi motortípus kivétel nélkül áttételezett.

A sorozatok egyes motortípusai azonos jellegűek, csak kisebb teljesítménybeli eltérések alapján különböztetik meg őket. A Whirlwind sorozatok kivételével valamennyi motortípus földközeli, illetve magassági kompresszorral, sűrítővel van ellátva.

A különböző motortípusoknál alkalmazott jelzések jelentése elhelyezkedésük sorrendjében a következő: Pl. GR 1820—G 203, No. 529 A. GR = Geared Radial (áttételezett csillagmotor) 1820 = 1820 köbhüvelyk (hengerűrtartalom) G 203 = A »G 200«-as sorozat »3«-as típusa. No. 592 A = a gyár egyéni jelzése.

A kilenc sorozatra egyenként jellemző motorok teljesítményei és adatai a következők:

A Whirlwind »E« sorozat 350 lóerős,
a Whirlwind »F« sorozat 475 lóerős,
a Cyclone »7« sorozat 700 lóerős,
a Cyclone »F 50« sorozat 890 lóerős,
a Cyclone »F 60« sorozat 900 lóerős,
a Cyclone »G« sorozat 1000 lóerős.

Az alábbi motorok katonai változatban is előfordulnak:

Cyclone »G 100« sorozat. 1100 lóerős, földközeli kompresszorral, 2211 m-en 2300 ford/perc mellett 900 lóerőt ad le, magassági kompresszorral 5709 m-en 2300 ford/perc 775 lóerő. Súlya 575.75 kg.

Cyclone »G 200« sorozat. 1200 lóerős; tengerszint fölött 2300 ford/perc 1000 lóerős. Magassági kompresszorral 4620 m-en 2300 ford/perc 900 lóerős. Súlya 585.9 kg.

Double Row Cyclone 14 (R 2600).

GR 2600—A 5 A No. 58213. B. Felszálláshoz 2400 ford/perc mellett 1600 lóerőt, tengerszint fölött 2300 ford/perc mellett 1350 lóerőt ad le. Kompresszorral 1650 m-en 2300 ford/perc mellett 1350 lóerőt, magassági kompresszorral 3690 m-en 2300 ford/perc mellett 1275 lóerőt ad le. Furat 15.925 cm, löket 16.411 cm, porlasztó Stromberg PD vagy Chandler-Grove. Fordulatszámcsökkentő áttétel arány 7.14:1 vagy 16:7 és 2:1, ez utóbbi két esetben ellenkező forgási iránnyal. Átmérő: 143 cm, hosszúság 161.35 cm, súly: 877.50 kg.

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

Tervek az 1940-es évre

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap az eddig befolyt összegekből az 1940. évre egyelőre a következő programot valósíttatja meg a Magyar Aero Szövetséggel, amelyhez az anyagi fedezetet nyujtja.

1. I. fokú sportrepülőkiképzés, iskolagépek pótlása és egy új kiképzőkeret felállítása 550.000 P költségkeretben.

2. Vitéz nagybányai Horthy István Közp. Vitorlázó Telep felépítésére, berendezésére, valamint az előképzés beállítására olymódon, hogy működése az 1941. évtől kezdve a motoros sportrepülőkiképzés elé szervesen bekapcsolódhassék. 1941. évben már a vitéz nagybányai Horthy István Központi Vitorlázó Telep választja ki a motoros repülőképzésre kerülő növendékeket 200.000 P költségkeretben.

3. Vitorlázórepülés támogatására az A) csoportba tartozó egyesületek részére 140.000 P költségkeretben.

A B) csoportba tartozó egyesületek részére 60.000 P költségkeretben.

Az A) csoportbeli egyesületek beszervezésére és a kiképzés megindítása, valamint lebonyolítása érdekében vidéken állandó oktatókat fognak alkalmazni a vitorlázórepülés költségvetésének terhére. Oly helyeken, ahol már motoros kiképzőkeret van, ott ez a személyzet úgy lesz kiképezve, hogy a vitorlázórepülőkiképzésben is mint oktatók résztvehessenek.

A B) csoportba a vitorlázósport repülés tekintetében eredményeket felmutató egyesületek fognak tartozni. A beosztást a Magyar Aero Szövetség fogja végezni. Az A) csoportba tartozó egyesületek támogatásának mértékét meg fogja szabni azoknak a növendékeknek a száma, akik a motoros repülés tanfolyamaira kerülnek, valamint azoknak a katonaköteles-kor előtti növendékeknek a száma, akik repülőszolgálatra repülőszakorvosi szempontból alkalmasak és kötelezőt írnak alá arra vonatkozólag, hogy katonai szolgálati idejüket bármilyen szakban a Légierőknél teljesítik.

A B) csoportba soroló egyesületek támogatásának mértékét a Magyar Aero Szövetség fogja megállapítani.

4. A Hármashatárhegyi Vitorlázó Telep-nek további kiépítésére a sportszerű vitorlázórepülés céljára 50.000 P költségkeretben.

5. Az A) és B) kategóriába tartozó vitorlázóegyesületek részére oktatók kiképzésére 20.000 P költségkeretben.

6. A modellezés költségeire 15.000 P költségkeretben.

7. A pilóták gyakorlatbantartásának megszervezésére, 2 budapesti egyesületnél lévő kiképzőkeretnek e célra való átállítására, valamint a gyakorlatbantartás végrehajtásához szükséges kiadásokra 750.000 P költségkeretben.

8. Hangár és lakóépületek megépítésére, valamint lakóépületek építésére à 15.000 P, 150.000 P költségkeretben.

9. Szaklap támogatására, műszaki könyvtár kiadására, valamint a kiképzéshez szükséges tansegédletek kiadására stb. 50.000 P költségkeretben.



Adományok a Repülő Alapra

»A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részere 1939. évi november havában érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza«.

Szigethy Ernő, Bp. 10.— P; Hacklinger János, Bp. 100.— P; o. Törös Ilona és Jolán, Rákospalota 75.— P; Kálmán Miklós, Békéscsaba, 10.— P; dr. Tarnay István, Nagymegyer 10.— P; Sikeres István, Gyula 10.— P; dr. Lenkey Dezső, Vác 3.— P; Lovag Antal, Ujdiósgyör 20.— P; Uhlarik Sándor, Vízkelet-Galánta 10.— P; Braun Marcell, Bp. 3.— P; Esztergom város 2000.— P; Községi Elöljáróság, Vokány 100.— P; Somogyszob község 299.60 P; Zalaegerszeg 2500.— P; Magyaróvár 775.28 P; Állami Elemi Népiskola Tantestülete, Rákosliget 28.70 P; Református Tanítótestület, Makó 7.— P; Abonyi ref. el. népiskola Vöröskereszt csoportja 5.— P; Magyarárucsereforgalmi Intézet rt. tisztviselőkara, Bp. 200.— P; Neufeld Sámuel cég személyzetének adománya, Szeged 10.—; Hartwiger Rezső, Üröm 2.— P; Stadler Mihály sodronygyár rt., Bp. 200.— P; Papír és nyers fedéllemezgyár rt., Pestszenterzsébet 500.— P; Riemann Hans igazgató 150.— P; Exinger Károly igazgató 150.— P; vitéz Bagi János, Öszentiván 22.— P; Mihály Gyula, Bp. 20.— P; Gosztonyi Tibor, Váchartyán 20.— P; Lehoczky Lajos, Kassa 2.— P; Németh Zoltán, Bp. 1.— P; Stupek József, Bp. 5.— P; Sternthal Miksa, Ujpest 50.— P; Sóvágó Gizella, Hajdúböszörmény 15.— P; Domján Géza, Szombathely 3.— P; Hugler Antal, Madaras 10.— P; Ungár Ernő, Filléres Divatház, Bp. 200.— P; Nagy Albert, Miskolc 10.— P; Maconka község, 50.— P; Madaras község 50.— P; Kocs község 50.— P; dr. Bárdoly Sándor, Bp.. 3.— P. dr. Bozóky László, Bp. 40.— P; Kelemen Béla, Bp. 10.— P; Gödöllő községhez befolyt adományok 25.— P; vitéz Szabó József, Miskolc 2.50 P; Ciszterci Rend, Szent István gimnázium Szent Imre-ünnepség tiszta jövedelme, Székesfehérvár 43.30 P; Kőszegszerdahely község 16.— P; Gödöllő község 300.— P; Bolhás község 199.60 P; Rákosliget község 100.— P; Katkó Margit, Bp. 2.— P; Margittai Jenő, Bp. —.50 P; dr. Fishóf Ernő, Bp. 10.— P; Magyar Államvasutak takarék és segélyszövetkezete, Bp. 100.— P; Rutgers Guidó Fatelítő és Faburkoló rt. Bp. 200.— P; Alpár község 100.— P; Csák község 10.— P; Tiszalucz község 50.— P; Baracs község 80.— P; Bozsok község 42.— P; Jánoshida község 50.— P; Szikszó községhez befolyt adományok 207.84 P; Korsós József, Sopron 19.— P; dr. Takács Lajos 5.— P; Pozsgay Tivadar 5.— P; Pásztor Sándor, Bp. 5.— P; Práger Lajosné, Felsőgalla 2.— P; M. kir. Állami fiú- és leányiskola, Dunaharaszti, iskolaünnepély tiszta jövedelme 20.— P; Eger város 10.000.— P; Safáry János, Nagykáta 10.— P; Steiner Sándor, Budakalász 5.— P; Ochváry Ödön, fhdgy, Bp. 100.— P; M. kir. Külügyminisztériumhoz befolyt adomány 26.73 P; Komló község 567.— P; Magyar Fogaskerék-, autó, traktoralkatrész és gépgyár kft. Bp. 500.— P; Cseke és Hohenberg Agyterítő és Bútorszövetgyár Rt., Kőszeg 500.— P; Magyar Fatermelők és Fakereskedők és Faiparosok Országos Egyesülete 1000.— P; Strasser Márkus Bp. 20.— P; Schweiger Ödön Bp. 100.— P; Pártly Mihály, »Felhők Katonái« 830.— P; Kornhaber Miklós Bp. 20.— P; Haluda Iparoskör Vágfarkasd 25.— P; Rákóczifalva község 100.— P; Móga Endre cég Bp. 24.30 P; Havel Benedek Bp. 10.— P; Rugli Ferenc és Társai, Monor 8.— P; Magyarszentiván, körjegyző

gyüjtése 26.— P; Csizmás Mihály, Szolnok 23.79 P; Mayer Ignác, Bp. 25.— P; vitéz Bagi János, Oszentiván 9.75 P; Fábián József, Bp. 30.— P; Hovitk Ferenc, Bp. 20.— P; Tiszasas község 100.— P; Újszász község 50.— P; Nagymágócs község 200.— P; Székely György és Morvai cég, Miskolc 100.— P; Magyaróvár városi pénztárába befolyt adományok 1137.94 P; özv. Varga Imréné, Baktalórántháza 3.— P; Fischer Dezső, Verebély 10.— P; Országgyűlési Alkalmazottak Nyugdíj- és Segély-Egyesülete, Bp. 100.— P; Hartmann Vilmos féle papíripar és papírforgalmi rt. 100.— P; Bruck Sándor és Fia cég, Bp. 50.— P; Andrásfa község 4.— P; Hercegszántó község 50 P; Magyaróvár város 4000.— P; Kál község 100.— P; Pomáz község 300.— P; Batya község 100.— P; Hajduhadház község 200.— P; Győrvár község 5.— P; Petőmihályfa község 2.— P; Hegyhátszentpéter község 2.—P; Százhalombatta község 56.— P; Balatonmagyaród község 53.— P; Ádánd község 200.— P; Pártly Mihály, »Felhők Katonái«, Bp. 1000.— P; Len, kender és egyéb ipari növénytermékek szövetkezete, Bp. 50.— P; Vecsés község 500.— P; Alberti község 100.— P; Pátka község 100.— P; Kisláng község 236.— P; Jászjákóhalma község 307.— P; Hajduszoboszló m. város 1000.— P; Dunapentele község 544.— P; Nagyszalonta község 200.— P; Ászár község 62.— P; Isunge község 10.— P; Rábabottos község 10.— P; Rum község 50.— P; Davod község 20.— P; Kassai Takarékosság Bevásárlási Hitelszervezet m. sz., Kassa 40.— P; Neusiedler Papírkereskedelmi Rt. 100.— P; Dienes Flóra, Bp. 5.— P; Csanády László, Tatabánya 20.— P; M. kir. 19. honv. táb. tüzérosztály, Miskolc 32.63 P; Radnai gyorsíróiskola növendékei, Bp. 1.— P; Mechanikai Szövőgyár Rt., Bp. 300.— P; Gutaháza község 10.— P; Sárvár nagyközség 1000.— P; Abádszalók község 250.— P; Kisvárda község 144.— P; Miskolc város 1000.— P; Mecsér község 20.— P; Magyaróvár 1300.— P; Kővár község felszabadulási ünnepségén befolyt adománya 9.71 P; Uj Magyarsághoz befolyt adomány 35.— P; Vámbemondóőrs, Csengersima 59.40 P; Brunsviga számológép vállalat, Bp. 100.— P; Zsira község 122.— P; Soroksár nagyközség 500.— P; Nagyrábé község 400.— P; Nagysitke község 120.— P; Vasalja község 10.— P; Székesfővárosi Alkalmazottak Segítő Alapja 30.— P; Községi tisztviselők és elöljárók adománya, Köröstarcsa 13.02 P; Budapesti Mérnöki Kamara 500.— P; Habselyem Sportklub, Bp. 5.— P; M. kir. 3. sz. honv. helyőrségi kórház tisztikara, Szombathely 30.50 P; Reményi György és Fiai, Pestszenterzsébe 5.— P; Jeszenszky E., Bp. 30.— P; enyi Dömötör József ezredes, Bp. 10.— P; Ravazd község 50.— P; Szentpéterszeg község 100.— P; Mezőtúr m. város 500.— P; Budavidéki Villamossági Rt., Szentendre 118.— P; Lázár Károly, Sárospatak 10.— P; Csizmás Mihály, Szolnok 24.88 P; Bodis Károly, Bp. 5.— P; Somogysárd község 150.— P; »MANSz« dombóvár—újdombóvári fiókja, Dombóvár 50.— P; Függetlenséghez befolyt adományok 84.30 P; Recse János, Bp. 5.— P; Bonyár Dávid, Kóros 6.— P; Und község 51.— P; Jászberény m. város 1000.— P; Bojt község 107.— P; Kunhegyes község 1500.— P; Tarnaméra község 150.— P; Borgáta község 20.— P; Újvárfalva község 35.— P; Bicske község 1400.— P; Katona Mária, Kassa 50.— P; Csonka István, Bp. 10.— P; Moiret F. Ödön, Bp. 100.— P; Kissomlyó község 25.— P; Mezőberény község 500.— P; Péterffy László, Pestszentimre 2.20 P; Kovács Andor, Debrecen 5.— P; Szombathelyi Egyh. Takarékpénztár Rt. 6511.86 P; Nyáregyháza község 100.— P; Somogyudvarhely község 50.— P; Magyarcsanád község 500.— P; M. kir. áll. Baross Gábor-gimnázium VIII. oszt. tanulói, Szeged 15.—P; Keresztes Dánielné, Bp. 40.— P; Pilinszki Mátyás, Medgyesegyháza 46.07 P; Hirsch Lipót, Bp. 1.— P; Haller Dezső, Bp. 10.— P; Vödrös Károly, Bp. 10.— P; Bolyos József, Bp. 10.— P; Fett Adolf, Bp. 100.— P; Lukács Sándor, Szombathely 50.— P; Önkéntes Tüzoltó Egyesület, Végegyháza 16.46 P; Községi elöljáróság, Duka 20.— P; Gönyü község 314.— P; Déneslak község 10.— P; Máriapócs község 50.— P; Hidas község 250.— P; Magyar Fatermelők, Fakereskedők és Faiparosok Orsz. Egyesülete »Átképző és repülőszámla«, Bp. 4000.— P; 8/I. gy. szd., Pécs 10.25 P; Porta Épületburkoló Szövetkezet, Bp. 40.— P; Jákó Imre, Bp. 50.— P; Nagy József, Vecsés 5.— P; H. Karácsony Sámuel, Bp. 3.— P; Schwéfel Sándor, Bp. 10.— P; Glancz Lajos és Wincsek József, Bp. 10.78 P; Vasad község 50.— P; Tataháza község 50.— P; Főszolgabírói hivatal, Mátészalka 30.— P; Makád község 25.— P; Dombegyház község 330.— P; Dunakeszi község 200.— P; Kiskomárom község 90.— P; Gelse község 35.— P; Ófalu község 30.— P; Zsibrik község 30.— P; Törökszentmiklós község 500.— P; Csizmás Mihály, Szolnok 17.94 P; Bába Béla, Bp. 3.— P; Barna Ottó, Bp. 1.— P; Felhők Katonái 400.— P; Lossonczy István, Debrecen 100.— P; Farkas Sándor, Bp. 10.— P; Kövesdi Vilmos szds., Kecskemét 136.— P; Tóth Ede, Bp. 5.—P; Kovács Jenő 1.— P; Virághalmi Jenő, Püspökhatvan 18.22 P; Angol Magyar Cérnagyár Rt., Bp. 500.— P; Hungária Club, Bp. 200.— P; Beregszászi Vegyesipartársulat, Beregszász 100.— P; Római katolikus elemi iskola, Szücsi, Heves m. 13.85 P; Filtex Rt., Bp. 1000.— P; Petőháza község 200.— P; Höffler Ferenc 3.— P; Mányoki Ödön 12.— P; Ornstein Jenő, Bp. 10.— P; N. Antal, Bp. 10.— P; Micuk Antal társaság, Bp. 20.— P; Diósgyőr község 1200.— P; Borszéki Ferenc, Bp. 2.— P; Porcsin Gyula, Derecske 7.— P; Lehner Antal, Sopron 2.— P; Ámon Ernő és János, Bp. 5.— P; Dienes Ferenc, Bp. 5.— P; Bichler és Büchler nyomda, Bp. 5.— P; Tiszavárkony község 200.— P; Márfia kalapgyár, Bp. 100.— P; Nagykörü község 30.— P; Süttő község 50.— P.

SHELL mérnökök és vegyészek 20 éven át tanulmányozták mindazon kérdéseket, amelyek a repülőgépmotorok kenése és üzemanyag ellátása során felmerültek. Tanulmányaik során páratlanul alapos szaktudásra tettek szert. Állandó együttműködésük a repülőgépiparral eredményezte az **AEROSHELL olajok** és **SHELL repülőbenzinek** kiváló minőségét.

Az alant felsorolt kenőanyagok minőségét ugyancsak a **SHELL** márka garantálja.



AeroShell folyadékok:

AEROSHELL FLUID 1	Hydraulikus felszereléshez.
AEROSHELL FLUID 2	Corrosio ellen.
AEROSHELL FLUID 3	Könnyű kenőolaj, általános használatra.



AeroShell zsírok:

AEROSHELL GREASE 1	Vékony szelephimba kenőzsír, ellentáll víz- és levegőnedvességnek.
AEROSHELL GREASE 2	Nehéz szelephimba kenőzsír, erős levegőáramlat és magas hőfoknak kitett kenéshelyekre.
AEROSHELL GREASE 3	Állítható légcsavarok kenéséhez.
AEROSHELL GREASE 4	Fagyálló kenőzsír, kormánycsuklók és külső alkatrészek kenéséhez, amelyek alacsony hőfoknak vannak kitéve.
AEROSHELL GREASE 5	Hőállózsír, futószerkezetek kerékcsapágyai, behúzható futószerkezet csukló, fékberendezés, kerékcsapágyak és oly helyek bekenéséhez, amelyek magas hőmérsékletnek vannak kitéve.
AEROSHELL GREASE 6	Grafit, zsír általános használatra.

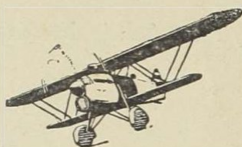
SHELL
AVIATION
SERVICE

EGYESÜLETI ÉLET

A MÁTRAIAK NEM PIHENNEK

Mindannyian tudjuk, hogy a gyöngyösi »MOVERO« egyike volt az ország legelső vitorlázórepülő alakulatainak. Hallatlan erőfeszítéseket tett az Egyesület, hogy küzdelmes éveiben ne csak fennállhasson, hanem fejlődhessen is. Az idei vitorlázórepülés szempontjából — kedvezőtlen időjárási viszonyok mellett is szép teljesítményekről tudunk az igen szűkszavú jelentésekből. Megtudjuk, hogy az idén 3 táborozással egybekötött repülőtanfolyamot tartottak a rendes egyesületi repülő munkán kívül. A Tudományegyetem sportrepülői közül 6 hétig voltak táborban és igen szép eredményeket értek el. A táborok résztvevői az ország minden tájáról rekrutálódtak s bizony katonás rendet és fegyelmet is tanulhattak a repülésen kívül. Sajnos, a »Repülő Otthon« csak az idén fejeződött be teljesen és ezért nagyon sok jelentkezést kellett visszautasítani elhelyezés hiánya miatt. A repülő munka azonban még most sem szünetel s így korai volna végleges eredményekről beszélni. Annyit viszont megállapíthatunk, hogy a terepen elért teljesítmények már eddig is túlszárnyalták a legmagasabb évi eredményeket s a teljesített vizsgák száma mindien várakozást kielégítenek.

Ez a csendes, de igen eredményes repülőmunka önmaga helyett beszél.



Megalakult az Avaria Sportrepülő szakosztálya

A vidéken egymásután alakulnak repülőegyesületek a sportrepülés művelésére. Egy-két év mulva egész sereg nagyszerű »repülőközpont« lesz az eddigieken kívül a városokban és nagyobb községekben. Legutóbb a Mosonvármegyei Diákszövetség alakította meg az »*Avaria Sportrepülő szakosztályát*«. A helybeli tudósítás így számol be a megalakulásról:

Katonás szabatossággal zajlott le az alakuló közgyűlés, amelynek részvevői sorában ott láttuk *Mosonmagyaróvár* társadalmának sok kitűnőségét. *Vitéz Bittera* Miklós akadémiai és egyetemi tanár, a hős rokkant repülőtiszt elfogadta a szakosztály-elnökséget. *Pallos* Lajos mérnök a szervezők nevében köszöntötte az új elnököt, *Devesbei Fodor* Jenő vegyészmérnök jelentést tett a szervezkedés munkájáról, majd megalakult az »Avaria« vezetősége: elnök: *vitéz Bittera Miklós dr.* egyetemi és akadémiai tanár, felsőházi tag, társelnökök: *Gallasz Rezső* volt országgyűlési képviselő és *Laurenszky Gusztáv* építészmérnök, szolgálatonkívüli repülőszázadosok. Ügyvezető elnök: *Pallos* Lajos mérnök. Alelnökök: *Wallner* Ferenc dr. akadémiai tanársegéd, *Kacsóh* Endre repülőtérparancsnok és *Dienes* Lajos emléklapos repülőhadnagy. *Sportfőtartó: Fekete* József tanító, cserkészparancsnok. Főtitkár: *Dercski Fodor* Jenő vegyészmérnök. Titkár: *Holzhammer* Gertrud, jegyzők: *Groó* Rudolf vegyész, *Edel* János műszaki rajzoló. Műhelyvezető Eble János és Kubik Miksa, pénztáros: Tóth Géza városi tisztviselő, szolgálatvezető: Draganits László, szertáros: Szücs Marcel Béla. »Az Avaria«-nak már hetven jelentkezett tagja van.

Debrecen

A »Debreceni Ujság Hajdu-föld«-ben, Debrecen egyik kitűnően szerkesztett, nagyvárosi napilapjában, sűrűn olvastunk az idén repüléssel foglalkozó közleményeket. A repülőidő alatt esetenként külön-külön repülőrovatot adott a lap és eredményesen szolgálta a debreceni sportrepülés ügyét. Egyik legutóbbi számában »Pihenni tért a Tücsök és a Vöcsök« címmel féloldalas beszélgetést hozott Német Györggyel, a debreceni vitorlázórepülők oktatójával az elmult hónap eredményeiről:

— Elsősorban — mondja Nemeth — azt igyekeztünk bebizonyítani, hogy a síkrepülés, a vitorlázás teljesen veszélytelen. Július 6-tól november 7-ig 78 üzemnapon, összesen 315 üzemi órán át, 1520 felszállást végeztünk. A növendékek — 60 működő tagunk volt — 10 óra 40 perc és 15 másodpercnyi időt töltöttek a levegőben. Ez idő alatt egyetlen baleset, sőt még jelentéktelen sérülés sem történt.

Négy hónap alatt a növendékek sikeresen összegyüjtöttek 43 »A« vizsgát, 20 »B. I.« és kilenc »B. II.« vizsgát!

Érdemes volna kimutatni, hogy ezalatt a négy hónap alatt hány bokatörés, kulcs-csonttörés, bokaficam, bordarepedés, orrcsonttörés, csontrepedés, véraláfutás volt a — futballpályákon.

A MŰEGYETEMI SPORTREPÜLŐ EGYESÜLET 1939. ÉVI BESZÁMOLÓJA

A napok izgalmas eseményei közepett oly gyorsan múlik az idő, hogy szinte észrevétlenül beköszöntött az év vége. Visszatekintve örömmel állapíthatjuk meg, hogy a tavalyi munka nem volt hiábavaló. A várt siker nem maradt el. Motoros repülésünk sokat fejlődött, s csak a külföldi események gátolták abban, hogy a tavaszal oly szépen induló nagy külföldi túrákat ősszel folytathassuk.

Vitorlázórepülésünk meglepő eredményt hozott. Tavaly repült összidőnket sikerült megháromszorozni, a távrepüléseket pedig megnégyszerezni. Ezt a fejlődést elsősorban egyesületi vezetőségünknek köszönhettük, amely minden lehetőséget megragad az eredmények fokozására.

Műhelyünkben *Szegedy* József mellett feltűnt két újabb tervező; Bollmann Béla és ifjabb eörsi Nagy Lajos. Azt hiszem, a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület az egyetlen hely Magyarországon, ahol tervszerűen nevelik az új repülőgéptervező-generációt. E munkánkat az eredmények is igazolják, mert az ifjú magyar tervezőgárda oszlopos tagjai mind a M. Sr. E. műhelyéből kerültek ki. Az Egyesület munkája kettős:



Vitorlázócsoport:

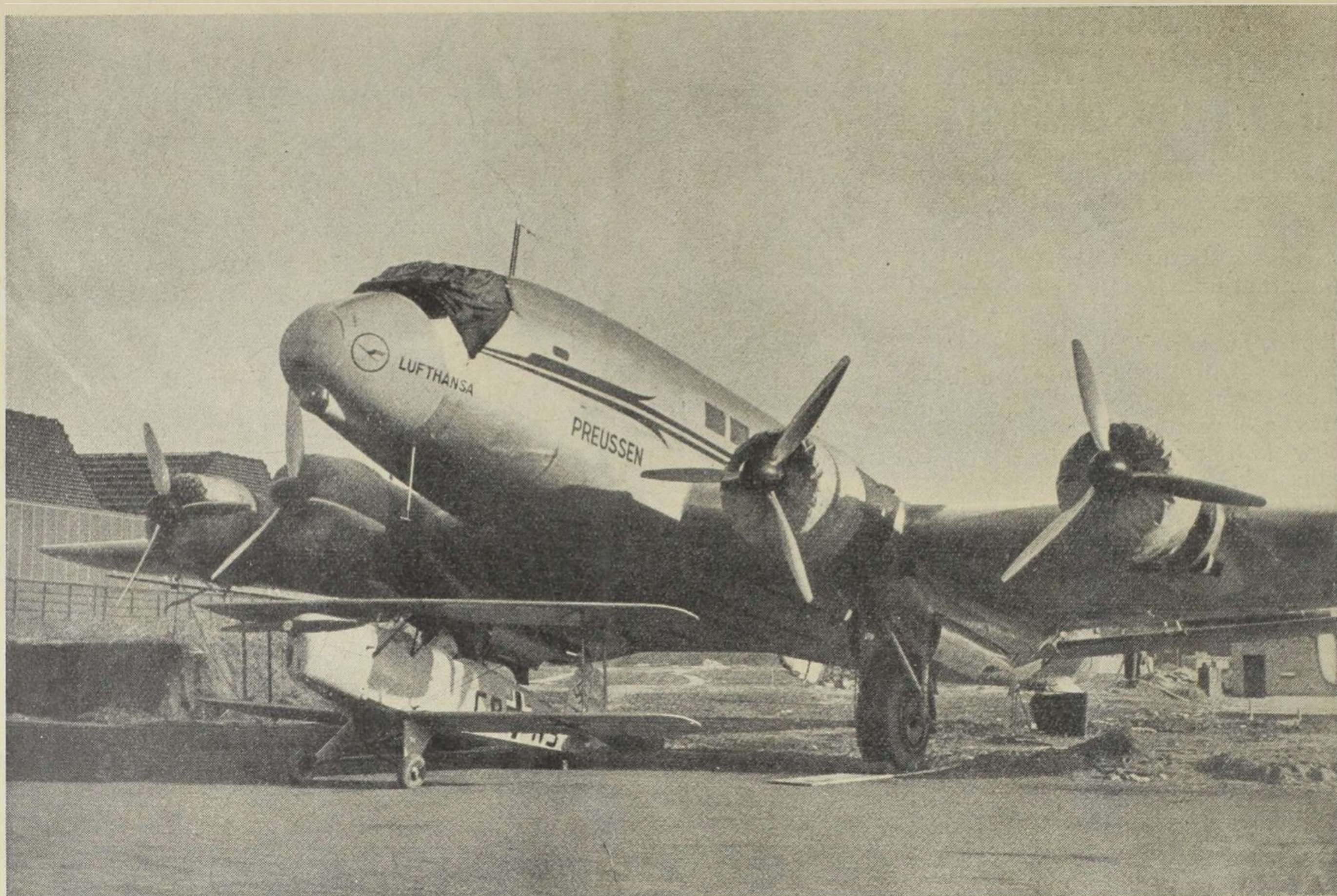
A kezdő iskolázás egész télen át folyamatosan haladt. Kora tavaszszal, amint a budaörsi repülőtér használható állapotba került, elkezdődött a vontatás. Már az első alkalommal szép eredményt hozott. *Szokolay* András Félig repült (145 km), *Bollmann* Béla pedig Nádszegig (110 km). Ezzel az eredménynyel ő is megszerezte az ezüst teljesítményjelvényt. De ez csak a kezdet volt, röviddel ezután *Tasnádi* László 204 km-t repült Belecpusztára, *Szokolay* András 185 km-t Békés közelébe. A következő hetekben pilótáink készülődtek az ISTUS-ra. Májusban Lwówban volt a repülőverseny. Tasnádi a Nemerével, Szokolay az M 22-vel indult. A lengyelek gyakorlat szempontjából olyan fölényben voltak, (a pilóták repült ideje majdnem tízszer annyi volt, mint a magyaroké), hogy őket megverni lehetetlennek látszott. Nagyszerű teljesítménynek számíthat tehát, hogy Szokolay a harmadik és Tasnádi a negyedik helyre jutott, a harmadik lengyel pilótát megelőzve. Közben tanulmányi látogatást tettek a Bezmiechowai és Ustianowai vitorlázó telepeken.

Júniusban résztvettünk a szentesi vontatótáborban. Mivel tagjaink nagyrésze egyetemi elfoglaltsága miatt a táboron résztvenni nem tudott, számukra Budaörsön külön tanfolyamot rendeztünk, ahol tíz pilótánk szerezte meg a vontatási engedélyt.

Július hóban fiatal »C« vizsgásainkat tanulmányi útra küldtük Lengyelországba. Két csoportban két-két hétig voltak Bezmiechowban, ahol nemcsak sok új típust repültek, de ötnek sikerült kirepülnie az 5 órát. Több mint 65 repült órát hoztak haza.

Július végén és augusztus elején résztvettünk az olimpiai táboron. A Magyar Szárnyak novemberi számában már megjelent e tábor beszámolója, úgyhogy felesleges Tasnádi és Bollmann eredményeit mégegyszer felsorolni.

A Magyar Diák Szövetség az eredmények láttára, elhatározta, hogy mindkettőt kiküldi a Bécsi Főiskolai Játékokra. Itt sikerült a németek nagy technikai fölénye és helyi tapasztalatai dacára, a harmadik és negyedik helyet elérni, noha az olaszok és svédek, akik a néme-



A törpe és óriás.

teken kívül indultak, részben jobb gépekkel vettek részt a versenyen.

Ebben a hóban A-vizsgásaink egyrésze résztvett a szentesi csörlőtáboron, ahol megszerezték B-vizsgájukat.

Ősszel újabb vontatótanfolyamot tartottunk Budaörsön, amelyen öt pilótát képeztünk ki teljesítmény- és műrepülésre. Itt kell megemlítenünk, hogy a vitorlázógéppel való műrepülés repülőnapjaink standard száma lett és a közönség legnagyobb csodálatára, a zajtalan vitorlázógép ugyanazokat a figurákat csinálta, mint a motoros. Bécsben az M 22-vel végzett műrepülés még a szakértő németeket is ámulatba ejtette.

Gépállományunkat tervszerűen fejlesztettük. A H. M. N. R. A.-tól kaptunk egy Vöcsköt és egy Pilist, ősszel vettünk még egy Vöcsköt és a műhelynek megbízást adtunk, hogy tervezzen új közép- és nagyteljesítményű vitorlázógépeket.

Kezdő kiképzésünk megváltozott. Már nem a régi Zöglinget használjuk, hanem Vöcsökkel kezdjük meg az iskolázást. Külön cikkben fogjuk ismertetni e kiképzés alatt szerzett tapasztalatainkat, amelyeket máris kedvezőknek mondhatunk.

Mint egyetlen egyesület, amely rendszeresen foglalkozik vontatással, mindig készséggel álltunk rendelkezésére a *Magyar Aero Szövetségnek* és az egyesületeknek. Saját repülésügyünk elé helyeztük az általános magyar repülés ügyét. Az ISTUS-on is M. Sr. E. gépek vontatták a magyar pilótákat. Tavasszal a cserkészrepülőket, ősszel pedig a Gamma Rt. Vitorlázó Egyesületével tartottunk közös vontatási üzemet.

Kísérletek folynak vitorlázógépeink rádióval való felszerelése irányában. Lelkes amatőr rádiósok már össze is állítottak egy kis, könnyű adó-vevő készüléket, amellyel eddig kedvező tapasztalatokat gyüjtöttünk. Reméljük, hogy a tavasz folyamán már saját rádiónkon fogjuk távrepüléseink végén értesíteni a szállító csapatot. Esetleg iskolázásnál is fel lehet használni a rádiót.

Összefoglalva, a következő eredményeket értük el az idén:

Startszám: 3.489.

Összes repült idő: 391 óra, 32 perc, 26 másodperc.

Repült távolság: 2970 km

Vizsgák: A 25, B 6, C 6 és D 1.

Motoros beszámolónkat és a műhely beszámolóját a következő számban fogjuk közölni.

MAGYAR REPÜLŐINDULÓ KÉSZÜL

Pályázati felhívás

A m. kir. honvéd légierők parancsnoksága pályázatot hirdet »Repülő-induló« szerzésére az alábbi feltételekkel:

1. Az indulónak magyaros, eredeti, minden vonatkozásban teljes értékű, dallamos zeneműnek kell lennie. Terjedelme a szokásos induló terjedelem. Legalább egy része (trió) könnyen énekelhető legyen. Dallamára jól lehessen menetelni (116-os ütem). Könnyen hangszerelhető legyen katonai (fúvós) zenekarra.

2. A pályázaton résztvehet minden magyar állampolgár.

3. A pályázathoz *be kell* küldeni:

a) a zongorakivonatot, csak jeligével megjelölve,

b) jeligés, jelzéstelen pecséttel ellátott borítékot, amely a szerző nevét és címét tartalmazza.

4. A pályázathoz *be lehet* küldeni:

a) szöveget a zongorakivonathoz,

b) fúvószenekari partiturát.

5. A pályázat határideje: 1940 április 1-én, 12 óra. A pályázat beküldendő: m. kir. honvéd légierők parancsnoksága, Budapest, II., Hunyadi János-út 13. (Postán, vagy az ügyeletes tisztnél személyesen is átadható.) A borítékra kívül rá kell írni: »Induló-pályázat«.

6. A pályadíj a legjobb zenemű részére 600 P, ezt az összeget a Légierők parancsnoksága a szerzőnek az eredmény kihirdetése után készpénzben azonnal kifizeti.

A második és harmadik helyezett pályamunkát a Légierők parancsnoksága ezredindulónak esetleg megveszi a szerzővel kötendő külön megállapodás szerint, ez azonban nem követelhető

7. Egyéb feltételek:

Ha megfelelő pályamű nem érkezik be, a díjat a Légierők parancsnoksága nem adja ki.

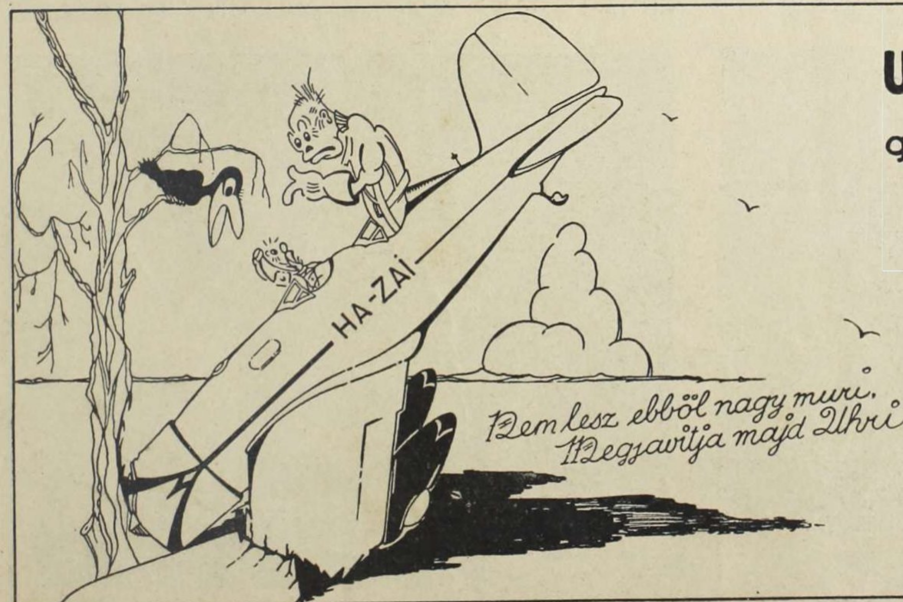
A nyertes pályamű a Légierők parancsnokságának tulajdonába megy át. Azonban a nyertes zeneszerzőt az induló kiadási joga megilleti, azzal a feltétellel, hogy a nyertes művet az eredmény kihirdetésének napjától számított 30 napon belül egy keresztény zeneműkiadó cégnél zongoraletétben kiadatja. Amennyiben a zeneszerző ennek nem tenne eleget, a kiadási jog is a m. kir. honvéd Légierők parancsnokságára száll át.

Ha a nyertes zeneműnek, amennyiben szöveggel készült, a szövegét nem a zeneszerző írta volna, a szövegíró külön díjazásban nem részesül és a Légierők parancsnokságának jogában áll, ha ez a szöveg nem felelne meg, ehelyett szűkebb pályázattal más szöveget készíttetni.

A pályaműveket a Légierők parancsnoksága által külön e célra összehívott, polgári és katonai zenei szakértőkből álló bizottság bírálja el.

A beadott pályaművek a pályázat lezajlása után az eredmény kihirdetésétől számított 15 napon belül a Légierők parncsnokságánál átvehetők, illetve ezeket a parancsnokság a szerző kívánságára (vidékre) postán visszaküldi.

A pályázattal kapcsolatos esetleges felvilágosításokért a m. kir. Légierők parancsnoksága sajtóbizottságához kell fordulni.



AZ IFJÚ REPÜLŐ
A MAGYAR SZÁRNYAK ÁLLANDÓ IFJUSÁGI MELLÉKLETE

A CSEPELI MODELEZŐK IS DOLGOZNAK

Egy elmúlt év távlatába visszapillantva, meg kell állnunk egy rövid időre, hogy felidézzük lelki szemeink előtt egy munkával eltöltött hosszú időnek szépségeit és eredményeit. Kell, hogy hálás szívvel köszönetet mondjunk mindazoknak, akik részünkre lehetővé tették, hogy egyesületbe tömörülve, egységes irányítás mellett munkálkodhassunk.

A hála érzetével mondunk köszönetet *Korbuly László* igazgatónknak, a repülőgépgyár vezetőjének — ki megalakulásunk után rövid idővel gondjaiba vett bennünket és műszaki téren sietett segítségünkre, amennyiben lehetővé tette műszaki könyvek, rajzok és folyóiratok beszerzését; így módot nyujtván arra, hogy ismereteink úgy a modelezés, mint pedig a repülés más területén bővüljenek és így munkánk helyes irányban haladhasson. Köszönetet mondunk továbbá azért, hogy az ő jóvoltából megkaptuk a legértékesebbet; Pavláth Jenő mérnökünket, kit volt szíves — hivatalból — előadónkká kinevezni.

A legmélyebb tisztelet és hálás szeretet hangján mondunk köszönetet *Hausild* főmérnöknek, a tanonciskola vezetőjének, ki az első perctől fogva a legnagyobb megértéssel sietett segítségünkre, tőle telhető módon, leküzdve a nehézségeket, amelyek a kezdetnél felmerültek. Az ő gondoskodása és az ifjúság iránti szeretete juttatott bennünket abba a helyzetbe, hogy a tanonciskola épületében egy modelezőműhelyt és egy előadótermet kaptunk, amely azóta otthonunkká vált.

Köszönetet mondunk Pavláth Jenő mérnökünknek azon munkásságáért, amelyet körünkben minden időben kifejtett, hogy helyes irányban haladhassunk. Tőle kaptuk a legmaradandóbbat: a szellemi értékeket. Előadássorozatával bevezetett bennünket az aerodynamika tudományába, megismertetvén velünk a repülés fizikájának alaptörvényeit. Megtanított bennünket a műszaki könyvek segédleteinek ismereteire és felhasználására, továbbá a modelek észszerű és helyes tervezésére.

Úgy ezen szellemi, mint pedig a műhelymunkák terén kifejtett tevékenysége révén részünkről a legmesszebbmenő ragaszkodást, tiszteletet, szeretetet és hálánkat vívta ki.

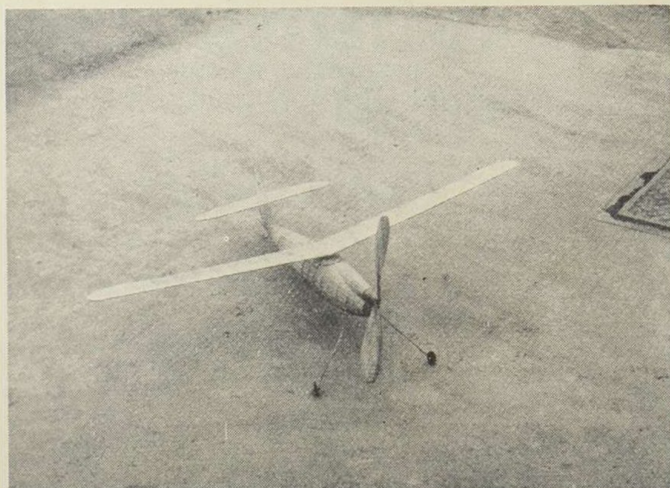
Köszönetet mondunk továbbá a mérnöki karnak és mindazoknak, akik elindulásunkban és munkánkban segítségünkre voltak.

Egyesületünk 1938 október 25-én alakult meg. Modellezőotthonunk a gyár területén fekvő tanonciskolában van egy műhely- és egy előadóteremmel. Taglétszám az alakuláskor volt 12 fő, a mai taglétszám pedig 76 fő. Ebből körülbelül 35 fő rendszeresen dolgozik, míg a többi időszakonként végez munkát.

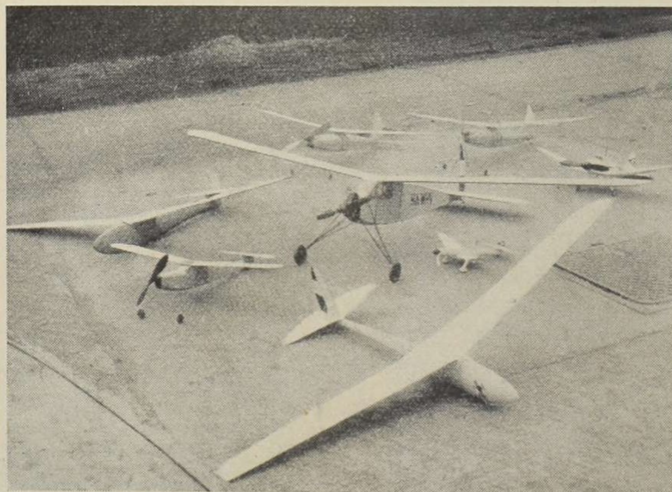
Hivatalosan elfogadott munkaidő heti hat óra, kedd és csütörtök 3—6 óráig. Ettől eltérőleg azonban mindennap dolgozhat 3—8-ig az, akinek azt az ideje engedi. Igy eszerint mindennap folyik a serény munka.

A tagok két csoportba tartoznak, ú. m. haladók és kezdők. Haladók csoportjában vannak azok, akik már résztvettek legalább egy országos versenyen és kezdők azok, akik még nem versenyeztek. A munkamegosztás is két részre bomlik és pedig a haladók komolyabb, nagyteljesítményű gépeken, a kezdők könnyebben elkészíthető, kisebb gépeken dolgoznak. Az ügyességben és szorgalomban kitűnteknek az a kitüntetés jár, hogy benzinmotoros modelt építhetnek.

Az építést kezdetben idegen tervrajzok és leírások után, — majd meggyőződve azok használhatatlanságáról — ma pedig saját tervrajzok után dolgozunk.



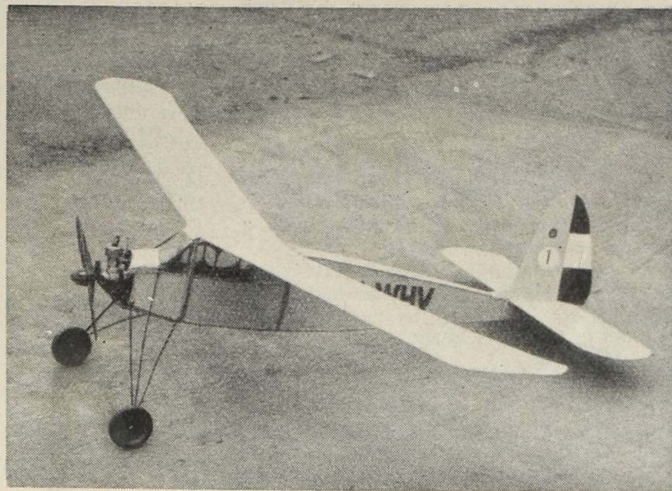
Studányi gumimotoros gépe



Az »öreg« modelezők gépei



A W. M. modellek csoportja



Wersitz benzinmotoros gépe

Résztvettünk két országos versenyen és rendeztünk ket háziversenyt. Részvételünk mindkét versenyen sikerrel járt, amennyiben a hármashatárhegyi versenyen Sós József különleges építésü »Kacsa«-gepe a második helyezést nyerte és ugyanakkor öt darab vitorlázógépünk tünt el a láthatárról.

A budaörsi versenyen Bogdán Gábor vitorlázógépe az első helyezett lett nyolcperces idővel. A gep nyolc perc után 7—800 méter magasságban tűnt el a távcső látköréből. Ugyanitt Wégner Mihály a gumimotoros F. A. I. kategóriában nyert helyezést.

Első háziversenyünk mult év tavaszán volt, szép eredményekkel. Legjobban szerepelt Klima Géza vitorlázója, 4 óra 25 perces idővel.

Második háziversenyünket november 5-én és 12-én tartottuk meg. Ötödikén a vitorlázó- és 12-én a motorosversenyt. Mindkét verseny a csepeli repülőtéren lett megtartva. Mindkét versenynapon nagyon rossz, hideg, esős és ködös idő volt, de ennek ellenére szép eredmények születtek. Horváth István »Botond«-ja (F. A. I.) 4 óra 12 perccel első helyezett lett, míg a motoros versenyben Wégner Mihály gépe (F. A. I.) 50 perccel kapott első helyezést.

November 12-én tartott versenyünkön repült először nálunk Magyarországon benzinmotoros model. Építője, Wersitz József, a legnagyobb elismerést érdemelte ki ezen munkájával.

A motor német Thaler 9'5 cm³ benzinmotor. A sárkány WHV 1 típusú. Hatos-féle tervezés. Fesztáv 274 mm. Repülősúly 2225 gramm.

A model időzítővel van ellátva, amely 15 perc mulva kikapcsolja a gyujtást és a motor leáll. Igy a gép úgy a próbáknál, mint pedig a versenynap bemutatóján 15 perces időket repült. Időzítetlen állapotban körülbelül félórás motoros repülést tud végezni.

Ezzel a benzinmotoros bemutatóval régi álmunk vált valóra és végtelen boldogsággal tölt el mindanyunkat, hogy az első magyar benzinmotoros model — verseny keretében — levegőbe emelkedett.

Reméljük, hogy az idei tavaszi országos versenyen nemcsak bemutatórőpítésre, hanem versenyre nevezhetjük benzinmotoros gépeinket. Terv szerint az idei tavaszi versenyre már körülbelül 5—8 drb benzinmotoros géppel nevezhetünk be.

Ezen háziverseny lezajlása után — annak tapasztalatait felhasználva — újult erővel fogunk munkához és készülünk a jövő versenyeire. Elhatározásunk, hogy a jövőben csak F. A. I. gépeket építünk.

A munka folyik tovább azzal a célkitűzéssel, hogy úgy, mint más sportágban, itt a modelezés terén is kivívjuk magunknak az elsőbbséget a nagy nemzetek nagy fiai versengésében; hazánk ügyét kívánván szolgálni ezzel is.

Hatos Géza
műhelyvezető, oktató.

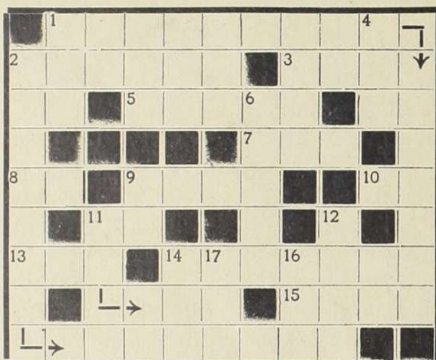
TÖRJE A FEJÉT

Ha több rejtvényt közlünk, egy rejtvény beküldése is elegendő. Megfejtési határidő minden hónap 15. A megfejtés a kiadóhivatalba küldendő: Budapest, VIII., Üllői-út 12. A budapesti nyerők díjukat ünnep és szombat kivételével d. u. 5—6 óra között a kiadóhivatalban vehetik át, a vidékieknek a díjukat postán küldjük el.

A mult számunkban közölt rejtvények helyes megfejtése: Keresztrejtvény: Vízszintes sorok: Rajna, arasz, tanu, Adler. Függőleges sorok: Rata, Arado, jan, N. S. U., er.

Díjat nyertek: Kováts László, Bp.; Király Gyula, Bp.; Hajtó László, Miskolc. Baljuk Vadim, Bp.; Károlyi Árpád, Ungvár; Szabó Gáspár, Tapolca; Németh Mihály, Bp. és Járossy János, Eger.

6-os számú rejtvény. Beküldte: Ács András, Kaposvár.



Vízszintes sorok: 1. Első magyar, óceánt repülő gép neve. 2. Nem dolgozik, másképpen. 3. Elmult idejű ige betűi keverve. 5. Sz-szel mocsár. 7. Helyhatározó betűi keverve. 8. Lócsoport másképpen; első két betűje. 9. Híres államférfi. 10. Öreg. 11. Emberi nem, vissza. 13. Vészjel betűi keverve. 14. Repülés egyik német úttörője. 15. Obsitos vitéz.

Függőleges sorok: 1. Télen van. 2. Első tank tervezőjének a neve. 3. Női név E-vel. 4. Betegsegélyző intézet rövidítése. 6. Nyerni mult ideje; betűi keverve. 9. Német személyes névmás. 11. Híres pilóta vezetékneve. 12. Női becenév K-val; betűi keverve. 16. N. H. A. 17. Testrész.

Díjakat adtak

Meghalt Fokker a „repülő hollandi"

Szomorú hír érkezett a szentestén Amerikából: Anthony H. G. Fokker repülőgépgyáros meghalt. Hollandus ember volt, Kediriben, Jáva szigetén született, de már négyéves korától Harlemben nevelkedett. Huszonkétéves korábban Németországba utazott, ahol repülőgépgyárat alapított. A Fokker-gyár az első időkben nagy nehézségekkel küszködött, néhány repülésért rajongó munkást tudott csak foglalkoztatni. de a háború első évében már hatalmas iparteleppé nőtte ki magát. A háború alatt temérdek gépet építettek és a központi hatalmak szívesen használták az akkori lehetőségek konstrukcióit. A háborús pilóták bizonyára szeretettel emlékeznek egykori gépeikre, amelyekkel annyi dicsőséget szereztek hazájuknak.

A háború után az antant parancsára Fokker is kénytelen volt a repülőgépgyártást beszüntetni, de sikerült neki — saját bevallása szerint — 60 tehervonaton egész motorgyárát Hollandiába csempészni. De a Németalföldön megalapított új repülőgépgyár sem volt hosszú életű, mert Fokker 1923-ban Amerikába hajózott, ahol a new-yersei-i Atlantic Aircraft Corporation-t alapította meg és csakhamar az amerikai légierő szállítója lett.

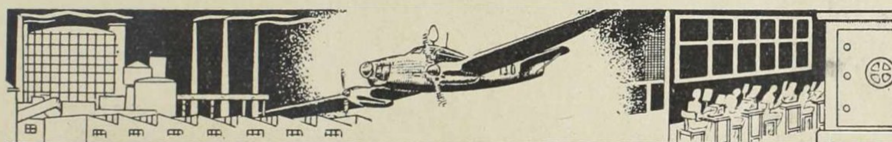
Rengeteget dolgozott. Mindig újabb és újabb típusokat gyártott, de a szerencse itt is elhagyta: az amerikaiakkal is összekülönbözött és nemsokára ismét vissszament Hollandiába.

Leghíresebb alkotása az F. 2., amellyel először repülték körül az amerikai szárazföldet. Az ő gépén repülte 1924-ben Zanni az amszterdam—tokiói utat, 1927-ben Byrd, 1928-ban az óceánon keresztül Amelia Earhardt és hárommotoros Fokker-gép volt a Southern Cross is, amelyen Kingsfort Smith 1928-ban először repülte át a Csendes-óceánt.

Fokker maga is jó repülő volt, 1911-ben már vígan repült a magakészítette gépen a világhírű Pókon. Akkor kapta jólismert nevét: a repülő hollandust, pedig Fokker német és mint német állampolgár is halt meg most, december 23-án.

Szerkesztői üzenetek

K. Titusz. Hálásan köszönjük az elismerést. Ajándékkönyvünket, vitéz Baksay: Kényszerleszállás a gleccserekben, csak azok az előfizetők kaphatják, akik 10.— pengővel fizettek elő. A 6.— pengős előfizetők 1.70-ért megrendelhetik kiadóhivatalunkban. Célszerű a könyv árát bélyegben beküldeni. — **T. József és Piroska.** Követeljék, hogy abban a kávéházban is fizessenek elő lapunkra, amelyikbe szüleikkel járni szoktak. Ha többen kérik, biztosan előfizetnek, ezért jó, ha ismerőseiknek is szólnak, hogy ők is követeljék. — **Kis barát.** Kérelmével forduljon közvetlenül a Magyar Aero Szövetség (V., Vigadó-utca 2.) titkárságához, ahol részletes felvilágosítást adnak. — **Csatlós Gyula.** A kérvénye elintézés alatt van. Rövidesen. — **Ifj. B. Román.** Keresztrejtvénye nem üti meg mértékünket. Nem közölhetjük.



A Fővárosi Közmunkatanács elhatározta, hogy a különböző közterületeken nagyméretű légoltalmi óvóhelyeket létesít, amelyek egyúttal földalatti autóparkozóhelyek és autógarázsok céljaira is használhatók.

A Lorenz A. G. berlini tempelhofi cég szabadalmat jelentett be a magyar szabadalmi bíróságnál a képtáviratozás tökéletesítésére. A bejelentést a Magyar Siemens és Schuckert Művek Rt. kifogásolja. Kifogást adott be ugyancsak a magyar bíróságnál a Junkers-cég a milánói Alfa-Romeo ellen lég- és hajócsavar szabadalmazása miatt.

Szerkesztésért és kiadásért felel:
JÁNOSY ISTVÁN
főszerkesztő.



86.133. — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős nyomdavezető: Kárpáti Antal.